Cours de M. Rolland

48

COURS D'ÉTUDES

À L'USAGE

des élèves de l'enseignement secondaire spécial, des Écoles de commerce, des Écoles professionnelles, etc.

COURS DE TROISIÈME ANNÉE

GÉOGRAPHIE GÉNÉRALE

DU

COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

LA FRANCE

CONSIDÉRÉE DANS SES RELATIONS AVEC L'ÉTRANGER

PAR

M. H. PIGEONNEAU

Professeur d'histoire au lycée impérial Louis-le-Grand
et de géographie commerciale à l'École supérieure du commerce et à l'Association philotechnique, Membre de la Société de géographie.



PARIS

LIBRAIRIE CLASSIQUE D'EUGÈNE BELIN

RUE DE VAUGIRARD, 52

1866

Tout exemplaire de cet ouvrage non revêtu de ma griffe sera réputé contrefait.

Eug. Belin

SAINT-CLOUD. — IMPRIMERIE DE Mme Ve BELIN.

AVERTISSEMENT.

La *Géographie générale du Commerce et de l'Industrie* est le complément de la *Géographie commerciale et industrielle de la France et de ses colonies*, que nous avons déjà publiée. Nous y avons suivi exactement l'ordre et les indications des programmes officiels, en prenant pour base les grandes routes du commerce; et fidèle à notre point de départ, nous avons essayé surtout de mettre en relief le rôle de la France dans le commerce général du monde; nous avons insisté d'une manière particulière sur les pays qui nous offrent les marchés et les débouchés les plus avantageux et les plus voisins.

Nous avons cru devoir donner à ce livre un certain développement. Il s'adresse à des élèves déjà trop avancés pour se contenter d'une nomenclature aride destinée à être apprise par cœur, en même temps qu'aux maîtres qui pourront y chercher les détails nécessaires à un enseignement nouveau, et aux commerçants eux-mêmes qui y trouveront des renseignements puisés aux sources officielles sur nos relations internationales, sur les usages du commerce étranger, sur les poids et mesures, les grandes lignes de navigation, etc.....

Du reste, nous publions, en même temps que ce volume, un *Abrégé* qui résumera, comme nous l'avons

déjà fait pour la *Géographie de la France*, les notions les plus essentielles sur la géographie commerciale des cinq parties du monde.

Par cette seconde publication, notre travail sur la Géographie commerciale universelle se trouve complété; mais nous sommes loin de le regarder comme définitif. Outre les erreurs qui peuvent s'y être glissées, chaque jour modifie les chiffres et introduit dans l'économie générale du commerce des changements que nous suivrons avec attention.

Nous faisons de nouveau appel à la bienveillance des personnes qui portent quelque intérêt à une étude aussi importante que nouvelle pour notre pays, et nous recevrons avec reconnaissance toutes les indications qui nous permettront de nous tenir au courant ou de rectifier les erreurs qui auraient pu nous échapper.

H. P.

GÉOGRAPHIE GÉNÉRALE

DU

COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

LA FRANCE

CONSIDÉRÉE DANS SES RELATIONS AVEC L'ÉTRANGER.

LIVRE I.

L'EUROPE. — NOTIONS GÉNÉRALES.

INTRODUCTION.

L'étude de la géographie commerciale universelle est le complément nécessaire de celle de la production et du commerce français. Quand les barrières qui séparaient les peuples tombent devant la vapeur et l'électricité, quand la liberté commerciale triomphe dans toute l'Europe, quand les crises qui atteignent l'une des grandes nations commerçantes ont leur contre-coup inévitable chez toutes les autres, ce serait ignorer son pays, que de le connaître seul, et le commerce doit agrandir le cercle de ses connaissances en même temps que celui de ses opérations. A une étude aussi vaste et aussi compliquée, il faut une unité, un lien qui en rapproche les éléments divers. La France qui en a été le point de départ en restera le centre; car les nations étrangères nous intéressent surtout par leurs points de contact avec notre pays, par les débouchés qu'elles offrent à notre commerce; par les matières premières ou les objets de consommation que nous pouvons demander à leurs marchés.

CHAPITRE I.

L'EUROPE. — SITUATION GÉOGRAPHIQUE. — VOIES DE COMMUNICATION.

Superficie, etc. — Des cinq grandes divisions du globe, celle dont la France fait partie, l'Europe, est la moins considérable, mais la plus peuplée par rapport à sa superficie (977,800 myr. carrés. — 290 millions d'habitants), la plus civilisée et la plus commerçante.

L'Europe doit en partie cette supériorité et le génie actif et entreprenant des races qui s'y sont développées, à la facilité des communications intérieures et extérieures et à la nature même du sol et du climat.

Situation géographique. Communications extérieures par mer. — L'Europe ne tient au continent asiatique dont elle forme le prolongement que par deux grands isthmes montagneux : le Caucase et l'Oural séparés par la mer Caspienne.

Cette frontière continentale n'a guère que 400 myr. de développement, tandis que les frontières maritimes s'étendent sur une longueur de 3,380 myriamètres.

C'est une loi presque générale, que la prospérité commerciale d'une contrée est en raison directe de l'étendue de ses côtes par rapport à sa superficie. L'Europe a 1 kil. de côtes pour 289 kil. carrés de superficie : c'est-à-dire un tiers de plus que l'Amérique du Nord, qui vient après elle. Découpée en presqu'îles hardies, en golfes profonds, pénétrée de toutes parts par la mer, elle ouvre au commerce des ports innombrables, des routes sûres et faciles. Par l'Océan Atlantique, l'Europe occidentale est à 12 jours de New-York, à 35 jours du cap de Bonne-Espérance, à 40 jours du cap Horn : par la Méditerranée, le midi de l'Europe touche à l'Afrique du nord et à l'Asie occidentale; et quand le canal de Suez unira la Méditerranée à l'Océan indien, une traversée sans interruption et sans transbordement conduira les navires de Marseille, de

Gênes, et de Trieste, à Calcutta en 26 jours, à Canton en six semaines, à Sidney en deux mois.

Lignes télégraphiques. — Domptées par la vapeur, les mers ont également livré passage à l'électricité. L'Europe communique avec l'Afrique par deux câbles sous-marins : celui de Marseille à Alger, et de Malte à Alexandrie ; avec l'Asie par le télégraphe de Constantinople à Scutari. Quant à l'Amérique, les tentatives infructueuses de 1858 et de 1865 n'ont pas découragé la science, et deux compagnies se préparent à jeter un double câble transatlantique de Bordeaux au Brésil, et de Valentia à Terre-Neuve, tandis qu'une troisième va rattacher l'Europe aux Etats-Unis par le télégraphe transcontinental de la Sibérie, de l'Amérique russe et de la Nouvelle-Bretagne.

Communications intérieures par mer. — Les communications entre les diverses parties du continent européen ne sont ni moins variées ni moins faciles que celles de l'Europe avec les autres parties du globe. Au nord trois mers ou trois grands golfes formés par l'Océan glacial et par l'Atlantique s'enfoncent profondément dans les terres : la mer **Blanche** (*Russie*), fermée par les glaces du mois d'octobre au mois de juin, la mer **Baltique** (*Suède*, *Russie*, *Prusse*, *Allemagne*, *Danemark*), étroite, peu profonde, navigable pendant sept ou huit mois, la mer du **Nord** (*Iles Britanniques*, *Belgique*, *Hollande*, *Allemagne*, *Danemark*, *Norwége*), balayée par les vents du pôle, mais navigable toute l'année.

Au sud, la Méditerranée découpe les trois péninsules, Ibérique, Italienne, et Hellénique, pénètre dans les terres sous le nom d'**Adriatique** et d'**Archipel,** se prolonge entre l'Europe et l'Asie par le détroit de Gallipoli, la mer de Marmara, le Bosphore, et se termine par la mer **Noire,** grand lac dont les bas-fonds, les tempêtes et les brouillards justifient la dangereuse renommée.

Les mers du Nord et celles du Midi de l'Europe ne sont séparées que par d'assez faibles distances, si on les compare aux espaces immenses qui séparent en Asie, l'Océan glacial de l'Océan indien, dans l'Amérique du Nord, l'A-

tlantique du grand Océan. A vol d'oiseau, *Hambourg*, sur la mer du Nord, n'est qu'à 270 lieues de *Marseille*, sur la Méditerranée; *Stettin*, sur la Baltique, à 230 de *Trieste*, sur l'Adriatique; *Arkhangel*, sur la mer Blanche, à 480 environ d'*Odessa*, sur la mer Noire.

Navigation intérieure. Fleuves et canaux. — Ces distances sont encore rapprochées par de grandes lignes de navigation intérieure qui pénètrent jusqu'au cœur du continent : *dans le versant de l'Atlantique*, le Guadalquivir, le Tage, la Garonne, la Loire, la Seine, l'Escaut, la Meuse et le Rhin, le Weser, l'Elbe; l'Oder, la Vistule, le Niémen, etc... *Dans le versant de l'Océan glacial*, la Dwina; *dans celui de la Méditerranée*, l'Ebre, le Rhône, le Danube, le Dniester, le Dnieper et le Don; *dans celui de la Caspienne*, le Volga. Le travail de l'homme a complété l'œuvre de la nature, en creusant de nombreux canaux qui réunissent les versants ou les bassins différents, et que l'on peut diviser en trois grands systèmes, le **système russe** ou **oriental**, le **système central** ou **allemand**, et le **système occidental** ou **français**. Le premier fait communiquer la mer Noire et la mer Caspienne avec l'Océan glacial et la mer Baltique; le second unit la Baltique à la mer du Nord, et la mer du Nord à la mer Noire; le troisième rattache la Méditerranée à la mer du Nord, à la Manche et à l'Atlantique : une marchandise partie de Paris peut arriver sans quitter les voies navigables aux bouches du Danube, à celles du Rhône ou du Rhin.

Le système de canalisation de l'Europe offre encore des lacunes; mais n'est-ce pas déjà un merveilleux résultat que d'avoir uni le Volga à l'Elbe, le Danube au Rhin, et jeté à travers le continent ces lignes de navigation qui franchissent hardiment les montagnes, portent partout avec elles la richesse, et épargnent au commerce, pour un seul trajet, celui de la mer du Nord à la mer Noire, 1,600 lieues sur 2,200?

Cependant les canaux s'arrêtent nécessairement devant un obstacle infranchissable pour ce mode de communication, les hautes montagnes; et l'Europe méridionale (Es-

pagne, Italie et Grèce), séparée du reste du continent par les *Pyrénées*, les *Alpes* et les *Balkans*, reste en dehors du système de navigation internationale dont nous venons d'indiquer les voies principales. Mais les routes de terre et les chemins de fer ne reculent pas, même devant les massifs des Alpes et des Pyrénées.

Routes de Terre, Chemins de Fer. — Depuis longtemps l'Europe est sillonnée, du nord au sud et de l'est à l'ouest, par des routes praticables à tous les moyens de transport, et qui couvrent le continent entier d'un immense réseau dont le développement ne saurait être évalué à moins de 600,000 kil. (150,000 lieues), non compris les chemins vicinaux. Mais les routes de terre ne jouent plus qu'un rôle secondaire comme grandes voies de communication internationale depuis que les chemins de fer suppriment les distances, font tomber les barrières créées par la nature et par la politique, et mettent Saint-Pétersbourg à trois jours de Paris. Commencé il y a trente ans à peine, le réseau européen atteignait en 1865 un développement de 64,000 kil., et transportait annuellement plus de 600 millions de voyageurs.

Les chemins de fer européens achevés ou sur le point de l'être, en 1866, peuvent être considérés comme formant huit lignes principales, dont quatre se dirigent du nord au sud, et quatre de l'ouest à l'est.

LIGNES DU NORD AU SUD.

1° **De la Manche au détroit de Gibraltar.** — (Du *Havre* à *Cadix*, *Alicante*, *Malaga*.) Cette ligne traverse la France et l'Espagne par *Paris*, *Bordeaux*, *Burgos* et *Madrid*, et se rattache à l'Angleterre par les paquebots de la Manche. — (2,200 kil. 54 heures.)

2° **Ligne des Bouches du Rhin aux Bouches du Rhône.** — (*Amsterdam* à *Marseille*.) Cette ligne traverse la Hollande, la Belgique et la France par *Rotterdam*, *Anvers*, *Bruxelles*, *Paris* et *Lyon;* unit la mer du Nord à la Méditerranée, c'est-à-dire à l'Afrique du Nord, à l'Asie Occidentale et aux Indes, et se rattache à l'Angleterre par

les paquebots du Pas-de-Calais et de la mer du Nord. — (1,347 kil. 44 heures.)

3° **Des Bouches de l'Elbe à la mer de Sicile et à la mer Ionienne.** — (*Hambourg* à *Reggio* et à *Otrante.*) Cette ligne traverse l'Allemagne et l'Italie par *Gœttingue*, *Cassel*, *Francfort*, *Carlsruhe*, *Bâle*, *Lucerne*, le *mont Saint-Gothard*, *Milan*, *Plaisance* et *Bologne*. A Bologne, elle se bifurque et suit d'un côté le littoral de l'Adriatique par *Ancône* et *Trani*, de l'autre, celui de la mer Tyrrhénienne, par *Florence*, *Rome* et *Naples*.

Les lacunes qui existent encore au passage des Alpes ne permettent pas de donner le chiffre exact des distances, que l'on peut évaluer à 2,700 kil.

4° **De la Baltique à l'Adriatique.** — (*Stettin à Trieste.*) Cette ligne traverse la Prusse, la Saxe et l'Autriche, par *Berlin*, *Dresde*, *Prague*, *Vienne*, *Gratz* et *Laybach*. (1,600 kil. et 39 heures.)

Une cinquième ligne, en partie exécutée de Saint-Pétersbourg à Moscou, en partie projetée de Moscou à la mer Noire, par Kharkow, traversera l'empire russe.

Enfin, *une sixième*, qui n'existe que par tronçons, et dont le tracé n'est pas déterminé, réunirait Dantzig à Constantinople, par Varsovie, Cracovie (partie achevée) et les lignes encore incomplètes de la Hongrie.

LIGNES DE L'EST A L'OUEST.

1° **Ligne de l'Europe Septentrionale.** — (*Paris* à *Saint-Pétersbourg.*) Cette ligne, parallèle aux rivages de la mer du Nord et de la Baltique, coupe, du sud-ouest au nord-est, la France, la Belgique, l'Allemagne, la Prusse et la Russie, par *Saint-Quentin*, *Liége*, *Cologne*, *Hanovre*, *Magdebourg*, *Berlin*, *Kœnigsberg*, *Kowno*, *Vilna* et *Saint-Pétersbourg*. (3,000 kil. 56 heures.)

2° **Lignes de l'Europe Centrale.** — (*Paris* à *Moscou* et à la *frontière d'Asie.*) Cette ligne, parallèle à la ligne de partage des eaux de l'Europe, traverse de l'ouest à l'est la France, l'Allemagne, la Pologne et la Russie, par *Strasbourg* ou *Forbach*, *Mayence*, *Francfort*, *Prague* et *Olmütz*,

ou *Freyberg*, *Dresde* et *Breslau*, *Cracovie*, *Varsovie* et *Vilna*. La ligne est inachevée de Vilna à Moscou; elle est exécutée de Moscou à *Nijneï-Novogorod*, où elle s'arrête en attendant qu'elle se prolonge sur l'Asie.

3° **Ligne du Danube.** — (De *Paris* à *Odessa*.) Parallèle au cours du Danube, dont elle suit la longue vallée, cette ligne traverse la France, l'Allemagne, l'Autriche et les Principautés-Unies, par *Strasbourg*, *Carlsruhe*, *Stuttgart*, *Augsbourg*, *Munich*, *Vienne*, *Pesth* et *Baziasch*. Elle se prolongera jusqu'à *Odessa* sur la mer Noire, par *Bukharest* et *Galatz*. (2,900 kil., dont 2,068 achevés, que l'on parcourt en 60 heures.) C'est aujourd'hui la voie la plus courte pour se rendre à Constantinople, grâce à la navigation du Danube et de la mer Noire. (Cinq jours de Paris.)

4° **Lignes de l'Europe Méridionale.** — (*Bordeaux*, *Lyon* et *Marseille* à *Constantinople*.) Cette ligne traverse le sud de la France, franchira les Alpes au mont Cenis, coupe l'Italie septentrionale de l'ouest à l'est, et s'arrête en Autriche à *Sisseck*, sur la Save. Elle traverse *Toulouse*, *Cette*, *Marseille*, *Lyon*, *Turin*, *Milan*, *Venise*, *Trieste* et *Agram*. Elle est destinée à se prolonger par la Servie et la Turquie jusqu'à Constantinople.

En jetant un coup d'œil sur l'ensemble des voies de communication en Europe, nous venons d'expliquer la première cause de la supériorité du commerce européen, la facilité des relations intérieures et extérieures. — Il nous reste à dire quelques mots des deux autres : le climat et la nature du sol.

CHAPITRE II.

CLIMAT ET NATURE DU SOL. — PRODUCTIONS.

L'Europe est située entre 36° et 71° lat. nord, moitié dans la zône froide septentrionale (température moyenne de 1° à 10° +), moitié dans la zône tempérée (température de 10° à 20° +).

Elle n'a donc point la prodigieuse fertilité des contrées tropicales; mais, au lieu d'engourdir ou d'énerver, comme le font les températures extrêmes, son climat laisse à toutes les facultés actives leur libre développement, et compense par l'intelligence et par le travail de l'homme la vie moins énergique de la nature. — Du reste, à l'exception des plantes des tropiques, il en est peu qui ne s'acclimatent en Europe. La culture des céréales, de la pomme de terre, des graines oléagineuses, des plantes textiles, telles que le chanvre et le lin, s'étend à presque toute la zône européenne; le mûrier et la vigne réussissent au-dessous du 50e parallèle, l'olivier au-dessous du 44e. Les races domestiques les plus importantes se multiplient et prospèrent dans toute l'étendue de l'Europe, et fournissent à la circulation, à l'industrie, à l'alimentation publique des ressources aussi abondantes que variées.

La constitution géologique de l'Europe n'est pas moins favorable que son climat au développement du commerce et de l'industrie. Les terrains calcaires et les terrains d'alluvion y dominent; presque toute sa superficie est susceptible de culture; ses plus hautes montagnes ne dépassent pas une élévation moyenne de 4,000 mètres, et n'offrent point aux communications les mêmes obstacles que les chaînes gigantesques de l'Amérique et de l'Asie. On n'y rencontre point, comme dans les autres parties du monde, de déserts sablonneux, de steppes sans fin, de terrains couverts d'efflorescences salines, rebelles à la culture et à la civilisation.

L'Afrique avec ses déserts, l'Asie avec ses steppes, l'Amérique avec ses pampas et ses prairies, sont la patrie du nomade, que rien ne fixe et qui promène sa vie errante dans ces horizons infinis : l'Europe, avec son sol accidenté, avec les barrières de ses fleuves et de ses montagnes, invite pour ainsi dire les peuples à la vie sédentaire et à la propriété, dont la nature leur a tracé d'avance les limites.

Pauvre en métaux précieux, l'Europe est riche en carrières de toute espèce, en mines de cuivre, de plomb, de

zinc, d'étain, et surtout de fer et de houille. Le fer et la houille ont créé l'industrie de l'Europe, comme ses mers et ses fleuves ont créé son commerce, comme toutes ces causes réunies ont établi la supériorité de sa civilisation.

Jusqu'ici, en indiquant les principaux traits de la géographie commerciale de l'Europe, nous l'avons examinée surtout au point de vue physique. Après avoir fait la part de la nature il nous reste à faire celle de l'homme.

CHAPITRE III.

ÉTAT DE LA CIVILISATION EN EUROPE.

Population. Races européennes. — L'Europe dont la population est évaluée à 290 millions, est habitée par trois grandes familles de peuples, diverses d'aptitudes et de caractère, mais appartenant toutes trois à la race blanche, et presque égales en nombre.

A l'Orient la **Race Slave**, la plus jeune des trois dans la civilisation, clairsemée dans les vastes plaines de la Russie, de la Pologne, et des rives du Danube, se ressent encore du voisinage de l'Asie, du mélange des tribus asiatiques et des souvenirs de la vie nomade. Une intelligence facile, un caractère hospitalier, une rare faculté d'assimilation; mais sous le voile de l'indolence orientale, une extrême mobilité de sentiments, et quelque chose de cette imagination à la fois rêveuse et passionnée des peuples d'Orient, qui tour à tour enchaîne ou précipite l'action, tels sont les traits dominants de la race slave. Des nationalités plutôt ébauchées que formées, des institutions sociales et politiques imparfaites; un double travail de décomposition et d'enfantement, un état social qui disparaît, un autre qui s'organise, tel est le spectacle que présente l'Europe orientale et qui explique l'infériorité relative de la famille slave. Elle compte à peine pour un quinzième dans le mouvement général du commerce européen, et pour beaucoup moins dans le mouvement industriel : mais l'avenir

lui réserve la gloire et le profit de civiliser le nord de l'Asie et de servir d'intermédiaire entre l'Europe et l'Orient.

Race germanique. — Au nord et au centre de l'Europe, habitent les peuples de race germanique, subdivisés en trois grandes familles : les **Allemands**, peuple d'agriculteurs, de soldats et de penseurs, race patiente et laborieuse, mais lente à agir et qui se débat encore contre les restes d'institutions à demi féodales, aussi contraires au progrès du commerce et de l'industrie qu'à la formation de l'unité territoriale; les **Scandinaves**, marins intrépides, endurcis par leur climat, aimant les travaux du corps et de l'intelligence, mais peu nombreux, et vivant sous un ciel déshérité de la nature ; enfin les **Anglo-Saxons**, les rois du commerce et de l'industrie, doués au plus haut point, de cette énergie, de cette activité, de ce sens pratique, qui ont répandu leur langue, leur civilisation et leur commerce d'un bout du monde à l'autre, mais poussant jusqu'à l'égoïsme et jusqu'à l'orgueil le sentiment de l'intérêt et de la grandeur nationale.

Race latine. — Au sud et à l'ouest habitent les peuples de race latine : les **Italiens** qui ont prouvé par l'exemple de Venise, de Gênes, de Florence, ce que pouvait leur génie souple et facile, et qui rendus à eux-mêmes retrouveront leurs traditions nationales; les **Espagnols**, chez qui l'esprit d'aventure et le génie de la conquête a toujours dominé celui du commerce, et qui longtemps étrangers au mouvement moderne, commencent à y prendre une large part ; enfin les **Français**, qui ne le céderaient à aucun autre peuple, s'ils savaient oser, et demander à l'initiative individuelle ce qu'ils ont été jusqu'ici trop disposés à attendre de celle de l'Etat.

Mouvement général du commerce européen. — Dans le mouvement général du commerce européen, que l'on peut évaluer à 39 milliards, les peuples de race germanique comptent pour environ 23 milliards dont 9 et demi appartiennent à l'Angleterre, les peuples de race latine pour 13 dont 7 et demi appartiennent à la France.

Institutions commerciales. — Grâce au progrès de

la civilisation et des institutions régulières, le commerce et l'industrie trouvent partout des ressources et des garanties qui s'accroissent chaque jour. Les banques nationales ou privées, les institutions de crédit de toute espèce, les grandes compagnies de chemins de fer, de navigation, de télégraphie dont les opérations embrassent le monde entier se multiplient dans toutes les parties de l'Europe. La présence d'agents consulaires dans tous les grands centres, les tribunaux de commerce, une législation libérale, assurent au commerce justice et protection. Les entraves qui gênaient l'exercice ou l'essor de l'industrie disparaissent; la suppression des droits de transit, l'abandon du système des prohibitions, les traités de plus en plus larges, développent les relations internationales : et la liberté commerciale inaugurée par les traités entre la France et l'Angleterre s'étend aujourd'hui à plus de la moitié de l'Europe : ce sera l'œuvre du temps, de faire tomber le reste des barrières qui séparent encore les peuples, et d'achever cette révolution économique qui en confondant les intérêts, en supprimant la misère par le travail, accomplira l'un des plus grands progrès matériels et moraux dont l'histoire ait encore été témoin.



LIVRE II.

EUROPE. — CONTRÉES LIMITROPHES DE LA FRANCE

Les pays limitrophes de la France sont par leur situation géographique, par l'étendue de leurs relations avec notre pays, et par la place qu'ils occupent pour la plupart dans le tableau général du commerce de l'Europe, les premiers qui doivent attirer notre attention.

Ce sont, d'après l'ordre d'importance, qui du reste est en général d'accord avec l'ordre géographique :

La **Grande-Bretagne**, séparée de la France par l'étroit canal de la Manche ;

La **Belgique** et les **Pays-Bas**;

Le **Zollverein** (union douanière allemande), auquel se rattachent les **Villes hanséatiques** et l'**Autriche**.

La **Suisse**;

L'**Italie**;

L'**Espagne** et le **Portugal** que leur situation et leurs intérêts intimement unis ne permettent pas de séparer.

CHAPITRE I.

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE.

Bornes. Population. Divisions politiques. — Le *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande* est situé entre 50° et 61° lat. nord, 0°,30′ et 12° 45′ long. ouest. Il est borné au nord et à l'ouest par l'Océan Atlantique, au sud par la Manche et le Pas-de-Calais, à l'est par la mer du Nord.

(1) Voir le tableau du commerce extérieur de la France, *Géographie commerciale et industrielle de la France*, page 128.

Il comprend deux grandes îles : la *Grande-Bretagne* (Angleterre et Ecosse) et l'*Irlande*, séparées par le canal du Nord, la mer d'Irlande, et le canal de Saint-Georges, et des groupes secondaires; au nord les îles *Orcades* et *Shetland*, à l'ouest les *Hébrides*, les îles *de Man* et d'*Anglesea*, dans la mer d'Irlande, au sud-ouest les îles *Sorlingues*, au sud l'île de *Wight* dans la Manche, et les îles de *Guernesey*, *Jersey* et *Aurigny* sur les côtes de France.

La superficie totale est d'environ 310,000 kil. carrés. La population dépasse 29 millions, dont 20 pour l'Angleterre, 5 et demi pour l'Irlande, et 3 et demi pour l'Ecosse. Le Royaume-Uni se divise politiquement en 117 comtés dont 52 pour l'Angleterre, 33 pour l'Ecosse, et 32 pour l'Irlande.

La capitale est Londres sur la Tamise.

CAUSES DE LA PROSPÉRITÉ COMMERCIALE DE LA GRANDE-BRETAGNE.

La Grande-Bretagne n'est que le septième des États de l'Europe par la superficie, le quatrième par la population : elle en est le premier par la richesse et par le commerce. Les principales causes qui expliquent cette supériorité sont :

1° La position géographique et la configuration de la Grande-Bretagne.

2° Le développement de son industrie favorisé par ses richesses minérales, et qui en forçant l'Angleterre à se créer partout des débouchés, a fait du monde entier un marché anglais.

3° L'immense étendue, et la distribution habilement calculée de son empire colonial.

Position géographique. « L'Angleterre est une île, disait un illustre historien, voilà tout le secret de son histoire » : peut-être serait-il encore plus juste de dire : Voilà tout le secret de son commerce. La nature en l'isolant de l'Europe la forçait pour s'y rattacher à devenir puissance maritime. Située au nord-ouest du continent elle domine la mer du Nord sur une étendue de près de 1000 kil., elle observe l'entrée de la Baltique, elle commande la Manche

et le Pas-de-Calais, ce détroit anglo-français que la vapeur franchit en 2 heures. Nulle puissance maritime n'est mieux située pour commercer à la fois avec le Nord et l'Occident de l'Europe, avec la Russie et la Prusse par la Baltique, avec les Etats scandinaves, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique par la mer du Nord, avec la France par la Manche, avec le Portugal et l'Espagne par l'Océan.

Jetée dans l'Océan Atlantique comme un avant-poste de l'Europe elle n'est séparée du continent de l'Amérique du Nord que par 1000 lieues de mer et 10 jours de traversée : sa position septentrionale permet à ses navires de cingler droit vers l'Amérique, sans avoir à éviter le Gulf-Stream, dont ils profitent au contraire pour revenir en Europe. Située à 40 jours du cap Horn, à 35 du cap de Bonne-Espérance, elle peut disputer aux contrées les plus favorisées, l'Espagne et la France, le commerce de l'Amérique du Sud, celui de l'Afrique occidentale, celui des Indes, et de l'Océan Pacifique par la route du Cap. La seule des grandes routes commerciales où elle puisse craindre une concurrence triomphante est celle de la Méditerranée et de l'isthme de Suez vers l'Asie orientale et l'Océanie; aussi l'orgueil national de l'Angleterre, plus encore que l'intérêt anglais, s'est-il acharné contre le percement du canal qui doit rendre à la Méditerranée le commerce de l'Orient, sans songer que les colonies anglaises échelonnées sur cette route depuis le détroit de Gibraltar jusqu'aux Indes, en assurent à la Grande-Bretagne les points les plus importants.

Configuration de la Grande-Bretagne.—La configuration des îles Britanniques n'est pas moins favorable au commerce que leur position. Baignées par des mers orageuses mais toujours navigables; creusées par des golfes profonds et des rades innombrables, elles présentent un développement total de près de 7000 kil. de côté, un kil. par 44 kil. c. de superficie. Aucun point du territoire n'est éloigné de la mer de plus de 150 kil.

Dans le versant de la Manche, du cap Land's End au cap Sud-Foreland, les côtes formées à l'ouest de roches

granitiques, bordées au centre et à l'est de hautes falaises crayeuses, offrent de nombreux mouillages, des ports sûrs et qui ne s'ensablent pas comme ceux de la côte française.

Dans le Versant de la mer du Nord, du cap Sud-Foreland au cap Saint-Albans les côtes d'Angleterre sont basses, sablonneuses, bordées de marécages, creusées par les estuaires de la *Tamise* et de l'*Humber* et par le golfe du *Wash;* du cap Saint-Albans au cap Duncansby les côtes d'Ecosse sont élevées, rocheuses, profondément découpées par les golfes du *Forth* et de *Murray*.

Dans le Versant de l'Atlantique et de la mer d'Irlande, du cap Duncansby au cap Land's End, la côte escarpée, tortueuse, bordée de rochers projette de tous côtés des caps et des presqu'îles telles que celles de *Galles*, de *Cornouailles*, etc. ou se creuse en golfes capricieux, le *canal de Bristol,* les golfes *de Solway*, de la *Clyde* et de *Lynn*.

L'Irlande moins découpée que la Grande-Bretagne, avec ses rivages escarpés, et ses roches de basalte qui l'entourent, surtout au nord, d'un gigantesque rempart, offre cependant les havres les plus sûrs, les golfes les mieux abrités des îles Britanniques, sur l'Océan la baie de *Donegal*, celle de *Galway,* celle du *Shannon,* sur la mer d'Irlande, celles de *Dublin*, de *Dundalk*...etc.

PRODUCTION NATIONALE DE LA GRANDE-BRETAGNE.

Climat et Nature du Sol. — Aux avantages de sa situation géographique et de sa configuration, la Grande-Bretagne joint ceux d'une immense production qu'elle doit en partie à la nature, en partie à l'industrie de ses habitants. Située, moitié dans la zône tempérée, moitié dans la zône froide septentrionale, son climat est humide et brumeux, son territoire naturellement peu fertile. Le granit domine en Ecosse, en Irlande et dans l'ouest de l'Angleterre : le bassin de la Manche et de la mer du Nord est composé en partie de terrains calcaires, en partie de terres argileuses, de sables ou de vastes étendues marécageuses qui rappellent les plaines basses et humides de la Hol-

lande. Cependant le génie de l'homme a triomphé de la nature et a fait du sol anglais un des plus productifs du monde parce qu'il est un des mieux cultivés.

Production agricole. — Près de la moitié de la superficie de l'Ecosse, le tiers de celle de l'Irlande, un septième de celle de l'Angleterre sont occupés par des landes, des marais ou des montagnes ; la production des **céréales** s'élève cependant à 164 millions d'hectolitres environ (blé, orge, avoine, menus grains) dont il faut déduire un sixième pour la semence. La consommation totale pour la nourriture des hommes et des animaux et pour la distillation s'élevant au moins à 160 millions d'hectolitres, la Grande-Bretagne est forcée de demander à l'étranger 20 à 25 millions d'hectolitres chaque année. La culture de la **pomme de terre** occupe environ 1 million 500 mille hectares, surtout en Irlande et en Ecosse (terrains granitiques).

La production du **houblon** est de 260,000 quintaux métriques, et dépasse de beaucoup les besoins de la consommation.

Parmi les plantes textiles le **lin** est la seule qui soit cultivée sur une grande échelle, surtout en Irlande ; mais la production est très-inférieure à la consommation : il en est de même des *graines oléagineuses*.

Les **jardins et vergers** bien qu'admirablement cultivés ne suffisent pas à la consommation de la Grande-Bretagne : le produit des forêts est insignifiant.

Quant aux **fourrages**, la Grande-Bretagne ne les exporte pas, elle n'en doit pas moins à ses prairies naturelles ou artificielles une partie de sa richesse agricole : ce sont elles qui nourrissent le bétail et qui par le bétail lui fournissent les engrais.

Depuis longtemps **l'élève du bétail** est une des sources de la prospérité agricole de la Grande-Bretagne : ses pâturages nourrissent environ 15 millions de bêtes à cornes, 3 millions de chevaux, et 40 millions de moutons qui fournissent en moyenne 39 millions de kilog. de laines fines ou communes.

Les races de *Durham* pour les bestiaux, celles de *York*

et *Lincoln* pour les chevaux, celles d'*Essex*, de *New-Leicester*, du *Berkshire* pour la race porcine, et de *Dishley* pour les moutons, présentent les types les plus perfectionnés, et ceux que l'étranger a surtout cherché à imiter.

PRODUCTION MINÉRALE.

La richesse minérale de l'Angleterre, une des principales sources de sa prospérité industrielle et commerciale, est sans rivale dans le monde.

Les **houillères** qui donnaient, en 1801, 13 millions de tonnes, en fournissent aujourd'hui 92 millions, représentant une valeur de 650 millions de francs, et dont 80 millions environ sont absorbés par la consommation britannique.

Les principaux bassins houillers sont ceux de *Glasgow* et d'*Edimbourg* en Ecosse ; ceux du *Northumberland* (Newcastle), du *Cumberland* (Whitehaven), du *Lancashire* (Liverpool, Manchester), du *Staffordshire*, et du *pays de Galles* (Clamorganshire, Cardiff, Swansea), en Angleterre.

Les **mines de fer**, qui en 1836 produisaient environ 3 millions de tonnes de minerai brut, en livrent aujourd'hui à l'industrie près de 15 millions. Les principales exploitations sont celles du *Pays de Galles*, du *Staffordshire*, du *Yorkshire*, et de l'*Ecosse*.

Les **mines de cuivre**, les plus riches du monde, fournissaient autrefois près des deux tiers du cuivre consommé dans les deux continents. Le *Pays de Galles*, le *Devonshire*, le *Cornouailles*, l'île d'*Anglesea* et l'*Irlande* sont les principaux centres d'exploitation, et Swansea est le marché le plus important pour les cuivres indigènes. On évalue la production moyenne des dix dernières années à 500,000 tonnes de minerai représentant 26,500 tonnes de cuivre métallique et une valeur de 42 millions de francs.

Les **mines d'étain** de *Cornouailles* et *de Devon* produisent annuellement de 22,000 à 23,000 tonnes; cependant, comme celles de cuivre, ces mines commencent aujourd'hui à s'épuiser. Le *Pays de Galles*, le *Cumberland*, les

comtés *de Derby* et d'*York*, l'*Ecosse* et l'*Irlande* possèdent des **mines de plomb** argentifère qui produisent annuellement plus de cent mille tonnes de minerai, d'une valeur totale de près de 40 millions.

Les mines de zinc, de nickel, de cobalt, etc., sont moins importantes.

Les **salines** dont les plus riches sont celle de *Northwich* (Chester) donnent lieu à une exportation de près d'un million de tonnes : le commerce en est entièrement libre.

Les granits d'*Ecosse* et de *Cornouailles*, les pierres de taille, les schistes écossais, le graphite du *Cumberland*, les ardoisières du *Westmoreland* et du *Pays de Galles*, le kaolin de *Cornouailles*, les argiles de toute espèce, les tourbes et les marnes donnent lieu à une exploitation qu'on ne saurait évaluer à moins de 80 millions.

Le revenu minéral anglais estimé en 1860 à 850 millions dépasse aujourd'hui 1 milliard.

PRODUCTION INDUSTRIELLE.

GRANDS CENTRES INDUSTRIELS.

Les richesses agricoles et minérales de la Grande-Bretagne dont nous venons de présenter le tableau sont la première cause de sa supériorité industrielle. L'emploi des machines est la seconde : c'est aux machines et surtout à la vapeur que l'Angleterre doit cette puissance illimitée de production qui lui permet d'accepter sans crainte toutes les concurrences, qui centuple la somme du travail, et qui grandit sans cesse avec les besoins de la consommation. On a calculé qu'avant l'invention des premiers métiers mécaniques, en 1767, il aurait fallu 91 millions d'hommes pour produire la quantité de cotons filés et tissés que l'Angleterre livre au commerce en une seule année : et le nombre des ouvriers employés aujourd'hui par toutes les industries anglaises ne dépasse pas 13 millions!

1° INDUSTRIES TEXTILES.

Les industries textiles tiennent le premier rang en Angleterre.

1° Fils et tissus de coton. — L'industrie cotonnière de la Grande-Bretagne, qui consomme à elle seule plus de la moitié du coton produit dans le monde, date de la seconde partie du XVIIIe siècle. En 1760, on évaluait à peine à 5 millions la valeur des étoffes de coton fabriquées en Angleterre : en 1839 l'industrie du coton employait déjà 250,000 ouvriers et la valeur des tissus fabriqués montait à plus de 400 millions de francs ; ce merveilleux résultat était dû à l'invention des métiers mécaniques et à l'emploi de la vapeur : en 1860, on évaluait à 32 millions de broches, et 325,000 métiers, l'outillage de l'industrie anglaise : à 330 millions de kilog. la masse des produits manufacturés, à 1600 millions leur valeur dont 600 millions pour la matière première, et plus d'un milliard pour la façon : enfin à 600,000 personnes au moins le nombre des travailleurs employés par l'industrie cotonnière. Une crise à peine terminée et qui dure depuis cinq ans a bouleversé toutes les conditions de cette industrie, et ne permet pas aujourd'hui d'établir de chiffre normal, ni pour la production ni pour la consommation anglaise.

Les principaux centres de l'industrie des cotons sont :

1° Le **Groupe du Lancashire** dont *Liverpool* est le débouché et dont la métropole est **Manchester**, ville de 20,000 h. en 1760, de 460,000 un siècle plus tard ; en communication, par ses chemins de fer et ses canaux, avec toutes les parties de la Grande-Bretagne : entourée d'une ceinture de villes vassales, *Salford*, *Preston*, *Bolton*, *Oldham*, *Stockport*, *Blackburne*, *Rochdale*, *Bury*, *Warrington*, dont elle centralise les produits, et qui de simples villages sont devenues des villes de 50,000 à 60,000 h. On évalue la production du Lancashire aux 3/5 de celle de la Grande-Bretagne.

2° Le **groupe écossais**, dont le centre est **Glasgow**, la première ville industrielle de l'Ecosse, avec ses satellites, *Renfrew*, *Lanark*, etc....

2° Fils et tissus de laine. — L'industrie de la laine est nationale en Angleterre : la moyenne de la production anglaise, dans les dix dernières années, était de 980 mil-

lions de francs, dont 590 millions pour la consommation intérieure.

Les principaux groupes de fabrication sont :

1° Celui du **Yorkshire** dont les centres sont **Leeds** (17,700 h. en 1775, 224,000 en 1865), le plus grand marché des lainages anglais; **Bradford**, 120,000 h. ville improvisée par l'industrie; **Halifax**, 50,000 h., la rivale de Leeds, célèbre surtout pour ses manufactures de tapis. Liverpool, Hull, Newcastle et Londres peuvent également, grâce aux nombreux moyens de communication, servir de débouchés à ce groupe.

2° *Groupe du Norfolk*, dont le centre est *Norwich* (80,000 h.), et Londres le débouché.

3° Groupe du *Centre*, dont *Leicester* (65,000 h.), et *Nottingham*, 62,000 h., sont les deux métropoles.

4° *Groupe écossais* dont les principaux centres sont *Glasgow* et *Perth* sur le Tay, qui a pour débouché Dundee.

3° **Tissus de lin et de jute.** — Le Royaume-Uni est sans rival pour la filature du lin et pour la fabrication des toiles de toute espèce : on ne saurait évaluer le nombre des broches à moins de 2 millions et demi.

Les principaux centres de fabrication sont :

1° L'**Irlande** où *Belfast*, *Cork*, *Galway*, *Dublin*, doivent à l'industrie linière une partie de leur prospérité. Belfast est le principal entrepôt et le principal marché des toiles d'Irlande, dont la valeur, à l'exportation, dépasse 150 millions de francs.

2° L'**Ecosse**, dont le principal marché est **Dundee**, où la valeur de la fabrication annuelle dépasse 45 millions, et qui laisse bien derrière elle Glasgow et Paisley.

3° Le **Yorkshire** dont le marché le plus important est *Leeds*, qui file le lin, mais qui ne le tisse pas et qui laisse la fabrication aux manufactures de Warrington, et de Barnsley.

4° **Soieries.** L'industrie des soieries a été apportée en Angleterre par des réfugiés français, en 1685. En 1824, elle n'avait que 24,000 métiers; en 1860, elle en comptait cent mille, et tissait trois millions de kilog. de soie. Ce

nombre n'a pas diminué, malgré la libre concurrence des soieries françaises.

Le principal marché et le centre le plus important de fabrication est **Londres**, qui occupe près de 20,000 ouvriers; viennent ensuite *Coventry* (40,000 h.), le Saint-Etienne de l'Angleterre, *Nottingham*, *Macclesfield* (comté de Chester) (42,000 h.), qui possède près de 5,000 métiers en activité; *Dublin*, en Irlande, et *Paisley*, en Ecosse (28,000 h.).

L'**impression sur étoffes**, qui se rattache aux diverses industries que nous venons d'énumérer, et qui compte dans les principaux centres de nombreux établissements, livre chaque année à l'exportation seulement, une masse de produits que l'on peut évaluer à 400 millions de francs pour la moyenne des quatre dernières années (1861-65).

2° AUTRES INDUSTRIES QUI METTENT EN ŒUVRE LES PRODUITS VÉGÉTAUX OU ANIMAUX.

Les autres industries qui méritent une mention spéciale sont *les* **raffineries** de Londres, de Liverpool, de Bristol, de Dublin, qui absorbent plus de dix millions de quintaux de sucre brut.

Les 2,508 **brasseries** *et les* **distilleries** qui alimentent l'immense consommation de l'Angleterre (327 millions de litres de bière par an à Londres seulement, et 910,000 hectolitres de spiritueux), et exportent leurs produits dans le monde entier.

Les **huileries** pour les huiles de lin et de colza.

Les **savonneries** de Liverpool (40 millions kilog.), de Londres, de Bristol; *la* **parfumerie** de Windsor.

La **préparation des cuirs et des peaux** par les tanneries de Londres, Bristol, Warwick, Perth, Limerick, et leur mise en œuvre sous toutes les formes par la *ganterie* de Londres, de Worcester, d'Oxford; par la *cordonnerie* de Londres, de Northampton, etc..., qui occupe 300,000 ouvriers, par la chapellerie, la sellerie, la maroquinerie, qui n'ont de rivales qu'en France.

La **papeterie et la librairie,** dont les principaux centres

sont la ville de Maidstone, dans le comté de Kent, pour la fabrication du papier; Londres, Edimbourg, Glasgow pour l'impression et la vente des livres, qui représente seule une valeur de plus de 40 millions par an, sans y comprendre le produit des journaux ou des recueils périodiques. On évalue à plus de 100,000 tonnes le poids du papier fabriqué annuellement dans le Royaume-Uni.

3° INDUSTRIES MÉTALLURGIQUES ET AUTRES INDUSTRIES QUI S'APPLIQUENT AUX PRODUITS MINÉRAUX.

1° **Fers et Aciers.** L'abondance du minerai et du combustible, la facilité des transports assurent à l'Angleterre une supériorité décisive sinon pour la qualité, du moins pour la masse de ses produits. Neuf cents hauts-fourneaux y produisent annuellement cinq millions de tonnes de fonte. Les principaux groupes métallurgiques sont : 1° *pour les* **fonderies et les forges**, le *pays de Galles,* où l'immense agglomération d'usines, qui porte le nom de *Merthyr-Tydwill,* compte aujourd'hui plus de 110,000 habitants; le *Staffordshire* avec les établissements gigantesques de *Wolverhampton* (100,000 h.); la région de la *Clyde* et du *Forth,* en Ecosse, avec les forges de *Glasgow*, de *Carron,* etc...

2° *Pour les* **aciers,** Sheffield et Barnsley, dans le *Yorkshire.*

3° *Pour les* **ouvrages en fer et en acier,** *Birmingham*, avec sa population de 270,000 h. et ses immenses manufactures d'armes, de machines, de quincaillerie, dont les produits peuvent s'écouler, par les canaux et les chemins de fer, vers tous les ports du Royaume-Uni.

Sheffield (190,000 h.), la première fabrique et le premier marché de coutellerie du monde entier.

Glasgow, *Newcastle,* avec leurs fonderies et leurs usines pour la fabrication des machines à vapeur; *Lincoln*, avec sa vaste production de machines locomobiles; *Londres*, qui réunit toutes les industries métallurgiques; *Manchester*, *Preston, Leeds,* etc..., qui fabriquent les machines

outils, les machines agricoles, les métiers de toute sorte et l'outillage des filatures.

2° **Cuivres, bronzes.** Les fonderies de *Swansea*, de *Birmingham*, de *Liverpool*, la chaudronnerie de *Londres*, de *Volwerhampton*, de *Sheffield*, les fabriques de bronzes de *Londres* et de *Birmingham* le disputent à l'activité de l'industrie sidérurgique. Les mêmes centres travaillent le plomb, le zinc, l'étain, etc.

3° *La* **bijouterie, l'horlogerie,** les instruments d'optique, de précision et de musique se fabriquent spécialement à *Londres*, à *Sheffield* et à *Birmingham*.

4° **Poteries.** Le comté de *Stafford*, avec ses grandes manufactures de Longport, de Stoke, de Sholton, etc., emploie près de 80,000 ouvriers, et livre au commerce pour une valeur de 40 millions de faïences et de poteries communes. *Newcastle*, *Bristol*, *Glasgow* rivalisent avec le Staffordshire.

La porcelaine tendre se fabrique à *Stafford* et à *Worcester*.

5° *La* **verrerie,** la cristallerie et la fabrication des glaces ont pour centres *Londres*, *Birmingham*, *Glasgow*, *Bristol* et *Sainte-Hélène*, dans le Lancashire.

6° *Les* **produits chimiques,** une des branches les plus actives de l'industrie anglaise, se fabriquent surtout à Newcastle, Londres, Glasgow, Bristol, etc.

Parmi les **industries mixtes** qui rentreraient difficilement dans l'une des deux catégories que nous venons de parcourir, il en est deux qui méritent une mention particulière : la **carrosserie** de Londres, et surtout les **constructions maritimes.** *Greenock*, *Glasgow*, *Liverpool*, *Newcastle*, *Sunderland*, *Londres*, *Waterford*, *Cork*, ont pour débouché non-seulement la Grande-Bretagne, mais le monde entier, et la moyenne annuelle des bâtiments sortis de leurs chantiers dépasse 1,100 navires, dont 200 à vapeur, et 250,000 tonneaux.

Tel est dans ses principaux traits le tableau de cette industrie britannique, qui a devancé toutes les autres, qui a osé la première accepter la libre concurrence de l'étran-

ger, qui ne regarde un progrès que comme un pas vers un autre progrès, et qui, en substituant aux bras de l'ouvrier le travail de la machine, a rendu à l'homme son véritable rôle dans l'industrie, celui de l'intelligence qui dirige et qui domine la force aveugle de la matière (1).

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

COMMUNICATIONS AVEC LA FRANCE.

Les Iles Britanniques sont en communication avec tous les points du globe par de grandes lignes de navigation maritime, qui ont pour point de départ et d'arrivée les principaux ports du Royaume-Uni.

Nous ne saurions indiquer en détail les communications de la Grande-Bretagne avec les ports français.

L'intercourse entre les deux pays représente un mouvement de 34,000 navires et de plus de 4 millions de tonneaux; dont 3 millions couverts par le pavillon anglais et 960,000 sous pavillon français. Tous les ports de quelque importance, dans les deux pays, prennent part à cet immense mouvement; 23 lignes régulières de navigation à vapeur rattachent nos ports de la Manche, de l'Océan et de la Méditerranée à ceux de la Grande Bretagne, et mettent Paris à 12 heures de Londres, le Havre à 24 heures de Liverpool.

Les ports anglais peuvent se diviser, au point de vue de leurs relations et de la nature de leur commerce, en trois groupes : *ports de grande navigation* à vapeur et à voiles; *ports charbonniers; ports de communication spéciale avec la France.*

Trois ports de la Grande-Bretagne entretiennent avec tous les points du globe des communications régulières, par des lignes de paquebots qui sillonnent les mers dans toutes les directions, et dont le réseau s'agrandit à mesure

(1) La concurrence de l'industrie anglaise étant la plus sérieuse que la France rencontre sur tous les marchés du monde, nous avons donné à l'étude de la production industrielle anglaise un développement tout spécial : pour égaler ses rivaux il faut savoir apprécier leurs forces.

que de nouveaux débouchés s'ouvrent au commerce européen : ce sont Londres, Liverpool et Southampton.

Londres, capitale du Royaume-Uni, est située sur la Tamise, à 73 kil. de la mer du Nord. Londres, a-t-on dit, n'est pas une ville, c'est une province couverte de maisons. Rien ne saurait donner une idée plus juste de ce gigantesque assemblage de palais et de masures, de parcs et de bassins maritimes, de docks et de manufactures, où s'agitent plus de trois millions d'habitants, où circulent chaque jour 145,000 voitures, où 5,000 wagons versent 80,000 tonnes de marchandises, et que traverse la Tamise, où se pressent des milliers de navires venus de tous les ports du globe.

Londres est dans le monde du commerce ce qu'est Paris dans le monde des idées, le centre d'où tout part et où tout aboutit : entreprises industrielles, opérations commerciales et financières : c'est l'entrepôt, le marché et la bourse du monde entier.

Ses vingt-deux compagnies de navigation embrassent dans leur immense réseau tous les ports et toutes les mers : *les côtes d'Europe,* depuis Saint-Pétersbourg jusqu'à Cadix, et depuis Cadix jusqu'à Odessa; *celles d'Asie,* depuis Trébizonde jusqu'à Jaffa, et depuis l'isthme de Suez jusqu'à la Chine et au Japon; *en Afrique,* six paquebots anglais touchent chaque mois à Alexandrie, débouché du transit de l'Orient par l'isthme de Suez; et des lignes régulières visitent les îles et les ports, depuis les Açores jusqu'au Cap, et depuis le Cap jusqu'à Maurice et aux Seychelles. *En Amérique,* les lignes de l'Océan Pacifique desservent tous les ports, depuis le Chili jusqu'à la Californie; celles de l'Océan Atlantique descendent jusqu'à Buénos-Ayres, et remontent jusqu'au Saint-Laurent; enfin des départs mensuels rattachent la capitale du Royaume-Uni à ses lointaines possessions de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

Si l'on ajoute à cette immense mouvement de navigation régulière, l'intercourse avec les possessions britanniques, la France, les États Scandinaves, la Hollande,

la Russie, l'Allemagne, la Prusse, les États-Unis, etc... on atteint pour la navigation extérieure le chiffre de 16,000 navires à voiles jaugeant 3,700,000 tonneaux, et de 4,500 à 4,600 vapeurs jaugeant plus d'un million six cent mille tonneaux. (Période de 1859 à 1864, année moyenne.)

Le cabotage est en moyenne de 22,000 navires à voiles (2,600,000 tonneaux) et 4,300 vapeurs (1,500,000 tonn.).

Centre des chemins de fer, des lignes télégraphiques, Londres est le principal entrepôt et le plus grand marché de l'Angleterre pour les cafés, les sucres, les thés, les épices, les matières tinctoriales, le tabac, les vins et spiritueux, les céréales, les graisses, la laine, la soie, les peaux, etc... elle reçoit les deux tiers des produits manufacturés de l'étranger, et la presque totalité des métaux précieux dont le mouvement s'élève à plus d'un milliard 300 millions.

Une partie de ces marchandises sont réexportées à l'étranger, avec les produits de l'industrie britannique dont Londres est le plus vaste débouché : toutes ces richesses sont entassées dans des docks gigantesques, ceux des Indes Orientales et Occidentales, de Londres, Victoria, docks commerciaux, etc... qui couvrent une superficie de 400 hectares.

La marine marchande de Londres était en 1864 de 600 bâtiments à vapeur jaugeant 200,000 tonneaux et 2,500 bâtiments à voiles jaugeant 650,000 tonneaux, chiffre équivalent aux trois quarts du tonnage total de la marine marchande française.

Liverpool, sur la Mersey (mer d'Irlande), est le second port du Royaume-Uni et du monde. A la fin du XVIIe siècle, Liverpool avait 5,000 habitants ; elle en compte aujourd'hui plus de 600,000 en y comprenant ses faubourgs, dont quelques-uns, comme Birkenhead, sur la rive gauche de la Mersey, sont des villes de 60,000 âmes.

Favorisée par un admirable système de canaux et de chemins de fer, débouché du comté de Lancastre, et de l'industrie de Manchester, avec ses 61 docks qui couvrent une superficie de 175 hectares, devenue trop étroite, ses

13 bassins dont les quais s'étendent sur une longueur de 43 kil., avec son fleuve large d'un kil. et qui porte des navires de 3,000 tonneaux, Liverpool n'a qu'une rivale, Londres, la reine du commerce. 28 compagnies et 11 grandes lignes de navigation la mettent en communication régulière avec tous les ports du globe ; mais surtout avec l'Amérique desservie par la puissante compagnie des *Indes Occidentales et du Pacifique*, dont les steamers visitent la Colombie, les Antilles, le Mexique, et franchissent en 26 jours la distance de Liverpool à *Colon* sur l'isthme de Panama. Le *British and North-American Royal-Mail*, et la *Société nationale de navigation* à *vapeur*, transportent en 11 jours les passagers et les marchandises à New-York et à Philadelphie.

A ces lignes, à celle *d'Afrique* (de Madère à Fernando-Pô), à celles de la *Méditerranée*, de *France*, d'*Espagne*, de *Hollande*, d'*Australie*, il faut ajouter plus de 100 bâtiments qui font le service des côtes d'Angleterre et d'Irlande.

Le mouvement général de la navigation de Liverpool était en 1800 de 450,000 tonneaux, il dépassait en 1864, 8 millions de tonneaux portés par 30,000 navires dont 8,800 à vapeur (5,300,000 t. pour le commerce extérieur).

Grâce à l'immense étendue de ses relations avec les colonies anglaises, l'Amérique, l'Australie, les Indes, la Chine, la France et l'Espagne, Liverpool reçoit et exporte toute espèce de marchandises, mais son marché est sans rival pour les cotons, les céréales, les bois précieux, et ne le cède qu'à Londres pour les sucres, les denrées coloniales, les tabacs, les laines, les peaux brutes, etc.

Quant à l'exportation, elle sert de débouché aux tissus de Manchester et de l'Irlande, aux poteries de Stafford, à la quincaillerie de Sheffield, aux fers du Yorkshire ; aussi n'est-ce pas porter trop haut le chiffre de son commerce que de l'évaluer à près de 3 milliards.

Sa flotte marchande compte en 1864, 2,200 navires à voiles (900,000 tonneaux), et 330 navires à vapeur (250,000 tonneaux) d'une force de 61,000 chevaux.

Southampton (50,000 h.) est située sur la Manche, à l'embouchure du Test, au fond d'une large baie, également protégée par l'art et par la nature : c'est un port de transit, une sorte de déversoir par où s'écoule le trop-plein du commerce maritime de Londres. Sa position favorable dans la partie la plus large de la Manche, l'a désignée comme le point de départ des lignes postales de l'Amérique du Sud, et de l'Orient. Dix lignes régulières desservies par 9 compagnies la rattachent aux États-Unis, aux Antilles, au Mexique, au Brésil et à la Plata par la *Compagnie des Indes Occidentales ;* à l'Égypte, aux Indes, à la Chine, au Japon, et à tous les ports de l'Espagne, du Portugal et de la Méditerranée par la *Compagnie péninsulaire et orientale*, à l'Australie par la *Compagnie royale d'Europe et d'Australie*, à la France par le Havre, à la Belgique, à l'Allemagne par Hambourg, etc. Le mouvement de la navigation était, en 1864, de 8,000 navires environ (2,500,000 tonneaux), dont 2,400 steamers. Après Londres, Liverpool et Southampton, les ports les plus fréquentés sont dans le **versant de l'Océan Atlantique** :

Glasgow, sur la Clyde et le canal du Forth (450,000 h.), avec ses avant-ports, Port-Glasgow et Greenock, village de pêcheurs en 1700, aujourd'hui ville de 60,000 âmes et l'un des premiers chantiers de construction de la Grande-Bretagne; en communications régulières avec les États-Unis par New-York, la Nouvelle-Bretagne par Halifax, la *France* par le *Havre*, *Saint-Nazaire*, et *Bordeaux*, est le plus grand marché de l'Écosse, pour les fers et les tissus, un des plus vastes entrepôts de denrées coloniales et de bois de construction, et le premier centre manufacturier de cette région de la Grande-Bretagne. Le mouvement de sa navigation fluviale et maritime s'élève à 17,000 navires (1,700,000 tonneaux), et sa flotte marchande à 650 bâtiments dont 200 steamers.

Bristol, sur l'Avon (161,000 h.), près de l'embouchure de cette rivière dans la Severn, est tombée du second au dixième rang parmi les ports Britanniques : elle entretient encore d'actives relations avec l'Espagne, le Portugal, et

les Antilles, et une ligne de steamers la rattache à *Bordeaux*.

Les trois principaux ports de l'Irlande pour le commerce extérieur, sont *Limerick* sur le Shannon (72,000 h.), entrepôt du commerce des céréales et des bestiaux avec la France, l'Espagne, le Portugal et l'Amérique; *Cork*, au Sud de l'île (110,000 h.), un des havres les plus sûrs de la Grande-Bretagne, le premier marché de l'Europe pour le beurre et les viandes salées, et le neuvième port du Royaume-Uni; *Dublin*, sur la mer d'Irlande, à l'embouchure de la Liffey, capitale de l'Irlande (317,800 h.), rattachée par des services réguliers aux principaux ports du Royaume-Uni, au Havre et à Bordeaux.

Dans le versant de la Manche.

Plymouth, dont la population unie à celle de Devonport s'élève à 110,000 h., est le second port de guerre de la Grande-Bretagne, et le point de départ d'une ligne régulière qui communique avec le Cap et Maurice par Sainte-Hélène, en 39 jours.

Dans le versant de la mer du Nord. *Hull*, à l'embouchure de l'Humber (comté d'York) (100,000 h.), doit à sa situation un immense mouvement d'échanges avec le Nord de l'Europe. Entrepôt des céréales, des bois, du chanvre, du lin, des aciers que l'Angleterre tire des ports de la Baltique, Hull communique par des lignes régulières avec *Dunkerque et le Havre,* Amsterdam, Copenhague, Kiel, Stockholm, Stettin, Saint-Pétersbourg, etc... Son mouvement s'élevait en 1864 à 6,000 bâtiments et 1,300,000 tonneaux pour le commerce extérieur.

Newcastle, sur la Tyne (Northumberland), à 16 kil. de la mer, compte près de 120,000 habitants en y comprenant la population de Gateshead. En communication régulière avec Hambourg et Rotterdam, Newcastle est un des entrepôts les plus considérables de la Grande-Bretagne pour les marchandises tirées de l'Europe septentrionale, et même de la Méditerranée: c'est le débouché de l'industrie et des mines du Northumberland; mais le commerce de la houille qui a fait sa richesse, et qui l'a placé au troisième rang parmi les ports britanniques, se

reporte depuis quelques années à Sunderland, et dans les petits ports au Sud de la Tyne.

Son commerce avec l'étranger mettait en mouvement, en 1863, 9,615 navires jaugeant 1,765,000 tonneaux.

Leith, sur le Forth, est un faubourg d'Édimbourg dont la population dépasse 200,000 habitants. Une ligne de paquebots la rattache à *Dunkerque*, et ses navires visitent les ports de la Baltique et même ceux de la Méditerranée.

Dundee, sur le Tay (90,000 h.), et *Aberdeen*, sur la Dee (80,000 h.), entretiennent d'actives relations avec le Nord de l'Europe.

PORTS CHARBONNIERS.

Les ports charbonniers appartiennent tous au versant de l'Atlantique ou à celui de la mer du Nord:

Le plus septentrional est *White-Haven*, 20,000 h., sur la mer d'Irlande, débouché des houillères du Cumberland.

Le Pays de Galles exporte ses houilles par *Llanelly*, *Swansea* et *Cardiff*, situées sur le canal de Bristol.

On peut se faire une idée de l'importance de ce commerce par le chiffre de la navigation de Cardiff, qui s'élève à 15,000 navires et 2 millions de tonneaux, et par le mouvement toujours croissant de Swansea qui dépassait en 1864 12,000 navires et 1,200,000 tonneaux.

Sur la mer du Nord, les ports du Northumberland, *Blyth*, *Seaham*, *Hartlepool*, *Stockton* partagent le commerce de la houille avec Newcastle et *Sunderland*. Ce dernier port, situé sur la Wear (comté de Durham), a vu sa population s'élever en un quart de siècle de 30,000 à 100,000 habitants. Ses chantiers de construction, les premiers de l'Angleterre, son mouvement annuel qui s'élève à 28,000 navires, l'effectif de sa marine marchande qui dépasse 1,000 bâtiments et 250,000 tonneaux, en font la rivale de Newcastle et l'un des ports les plus actifs de la Grande-Bretagne.

PORTS DE COMMUNICATION SPÉCIALE AVEC LA FRANCE.

Outre les lignes régulières de Dunkerque, de Calais, de Boulogne, du Havre et de Bordeaux à *Londres*, de Bordeaux et du Havre à *Liverpool*, du Havre et de Saint-Malo à *Southampton*; du Havre, de Bordeaux et de Saint-Nazaire à *Glasgow*, par Dublin; de Bordeaux à *Bristol*, de Saint-Malo à *Plymouth*, de Dunkerque et du Havre à *Hull* et à *Leith* : un grand nombre de ports anglais de la Manche doivent leur importance à leurs communications avec les ports français.

Les principaux sont : *Douvres* (15,000 h.), *Folkestone*, *New-Haven*, *Brighton* (60,000 h.), *Littlehampton*, *Dartmouth*, *Saint-Hélier* dans l'île de Jersey, en relations journalières avec Calais, Boulogne, Dieppe, Honfleur, le Havre et Saint-Malo par des lignes de vapeurs anglais.

D'autres ports, tels que *Portsmouth*, le premier port militaire de l'Angleterre (100,000 h.), *Falmouth*, *Exeter*, *Lynn-Regis*, *Cowes* dans l'île de Wight, sur les côtes de la Manche, *Yarmouth*, et *Inverness* en Écosse, sur la mer du Nord, *Galway*, *Waterford*, *Wexford*, *Belfast* (120,000 h.), en Irlande, sans être desservis par des lignes spéciales, sont visités par de nombreux navires français.

Pêche. — Presque tous les ports que nous venons de citer et une foule de petites villes semées sur le littoral, et dont la seule énumération dépasserait les bornes que nous devons nous prescrire, doivent une partie de leur prospérité à une des industries les plus florissantes de la Grande-Bretagne, la pêche maritime. Si la pêche de la baleine est à peu près abandonnée par les armateurs anglais, celle de la morue sur les bancs de Terre-Neuve, dans les mers d'Islande, et dans la mer du Nord, celle du hareng et du maquereau sur les côtes d'Angleterre et d'Écosse, celle des huîtres dans la Manche et la mer d'Irlande, prennent chaque jour une nouvelle extension; et en même temps qu'elles fournissent d'immenses ressources à la consommation et à l'exportation britanniques, offrent à la marine anglaise la meilleure et la plus sûre de toutes les écoles.

Mouvement de la navigation. Effectif maritime. — En résumé, le mouvement total de la navigation dans tous les ports du Royaume-Uni, s'élevait en 1863 à 414,000 navires jaugeant près de 60 millions de tonneaux. Le cabotage y entrait pour 315,000 navires et 35 millions de tonneaux, la navigation extérieure pour 99,000 navires et 25 millions de tonneaux, dont 60 pour 100 sous pavillon anglais. La navigation à vapeur entre pour un tiers dans le chiffre total du tonnage.

L'effectif maritime du Royaume-Uni était en 1863 de 26,339 navires à voiles, jaugeant 4,733,212 tonneaux et 2,298 vapeurs jaugeant 594,861 tonneaux. En 1866 on compte 2,401 vapeurs jaugeant 676,247 tonneaux.

PRINCIPAUX MARCHÉS DE L'INTÉRIEUR.

En énumérant les principaux ports de la Grande-Bretagne, nous avons indiqué en même temps les marchés les plus fréquentés par le commerce étranger et surtout par le commerce français : mais l'immense développement du commerce de l'Angleterre, la variété et la facilité des communications, ont fait de la plupart des grandes villes de l'intérieur des marchés internationaux dont l'importance est souvent égale à celle des places maritimes.

Manchester est le premier marché du monde pour les tissus et les fils de coton ;

Sheffield pour les aciers et la quincaillerie ;

Birmingham pour les fontes, les fers, les machines ;

Belfast en Irlande et *Dundee* en Écosse pour les tissus et les fils de lin ;

Leeds le dispute pour les lainages, les laines brutes et filées à nos premiers marchés français ; enfin presque tous les comtés du sud et de l'est ont conservé pour la vente des bestiaux et des chevaux des foires très-importantes, et qui attirent encore un assez grand nombre de commerçants étrangers.

Ce tableau des principaux marchés et des débouchés les plus importants du commerce de la Grande-Bretagne serait incomplet si nous ne jetions un coup d'œil rapide

sur ce merveilleux ensemble de voies de communication intérieures qui prolongent les grandes lignes de navigation maritime, et qui entrent pour une si large part dans la prospérité commerciale de l'Angleterre.

NAVIGATION INTÉRIEURE. FLEUVES ET CANAUX.

La configuration de la Grande-Bretagne, longue et étroite, la direction de la chaîne de partage des eaux, qui la coupe du sud au nord, ne lui permettent point d'avoir de grands fleuves : les plus longs, la Tamise et la Severn, n'ont que 300 kilomètres; mais le nombre de ses cours d'eau, la largeur et la profondeur de leur lit, leur admirable distribution compensent leur peu d'étendue.

Les plus importants pour la navigation intérieure sont :

1° Dans le versant de la mer du Nord.

Le *Forth* (Leith) navigable jusqu'à Stirling (230 kilomètres).

L'*Humber*, formé par la réunion du Trent et de l'Ouse, espèce de bras de mer long de 60 kil., large de 10 kil. à son embouchure et de 1,600 mètres à la jonction de ses deux principaux affluents (Hull).

La Tamise (Londres), navigable pendant 260 kil. sur 320 et large de 10 kil. à son embouchure, le fleuve le plus fréquenté de la Grande-Bretagne.

2° Dans le versant de l'Océan Atlantique, *et de la mer d'Irlande.*

La Severn (Bristol, etc....) navigable pendant 230 kil. sur 300, et qui forme ce golfe large et profond qui a reçu le nom de canal de Bristol.

La Mersey (Liverpool) qui se jette dans la mer d'Irlande après un cours de 100 kilomètres.

La Clyde (Glasgow) rendue navigable à force de travaux jusqu'au-dessus de Glasgow et longue de 128 kil.

La navigation intérieure de la Grande-Bretagne est complétée par le système de canaux le plus parfait et le plus développé qui existe en Europe. La Grande-Bretagne n'a pas de chaînes de montagnes considérables, sauf les

monts Grampians en Écosse et les montagnes du pays de Galles, mais le sol accidenté présente des ondulations assez importantes pour rendre difficile et surtout coûteuse la construction des canaux.

Cependant le développement du réseau anglais est aujourd'hui de 6,000 kilomètres : 21 canaux franchissent la ligne de partage des eaux, et malgré l'activité des chemins de fer les canaux entrent encore pour une part considérable dans la circulation du Royaume-Uni, et surtout dans le transport des houilles, des sels et des matériaux de construction.

Les principaux canaux de l'Angleterre et de l'Écosse sont:

1° *Le canal Calédonien* du golfe de Murray au golfe de Lynn (96 kil.), achevé en 1822, et franchissant par 23 écluses les collines qui séparent le versant de la mer du Nord de celui de l'Atlantique.

2° *Le canal du Forth à la Clyde*, achevé en 1790, et prolongé par le canal de l'Union qui met en communication Glasgow et Édimbourg.

3° *Le système de Liverpool* unit la Mersey à l'Humber au Trent et à la Severn.

4° *Le système de Manchester* met en communication ce grand centre manufacturier avec les principaux ports de la Grande-Bretagne.

5° *Le système de Birmingham* met cette ville, centre de l'industrie métallurgique anglaise, et son bassin houiller en communication avec Liverpool, Hull, Bristol et Londres.

6° *Le système de Londres* dont la principale branche est : le canal de *Grande-Jonction* (150 kil.), prolongé par le canal de *Grande-Union*, qui rejoint celui du Trent à la Mersey, met en communication Londres avec Hull, Manchester, Leeds, Liverpool, Birmingham et Bristol.

Irlande. — Le système de navigation de l'Irlande est inférieur à celui de la Grande-Bretagne : les cours d'eau les plus importants au point de vue commercial, sont dans

l'Océan le *Shannon* (Limerick), 320 kil. ; dans la mer d'Irlande la *Liffey* (Dublin) et le *Lagan* (Belfast).

Le canal le plus fréquenté est le *Grand-Canal* entre le Shannon et la baie de Dublin.

Mouvement de la navigation fluviale. — La navigation des fleuves et canaux de la Grande-Bretagne employait, en 1864, 7,800 bâtiments jaugeant 540,000 tonneaux, dont 1,180 bateaux à vapeur jaugeant 84,000 tonneaux : mais la concurrence des chemins de fer tendait de plus en plus à réduire les fleuves et les canaux au rôle de chemins vicinaux, et à leur enlever, pour les longues distances, les transports même des marchandises les plus encombrantes, telles que les houilles et les charbons.

ROUTES DE TERRE. CHEMINS DE FER. LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.

Routes. — A une époque où les routes de terre et le cabotage étaient les seules voies de communication pour le commerce intérieur, le Royaume-Uni avait créé un système de routes que la France pouvait seule égaler en Europe : ce réseau dépasse aujourd'hui 50,000 kilomètres, mais il a perdu presque toute son importance commerciale depuis l'immense développement des chemins de fer.

Chemins de fer. — L'exploitation sérieuse des chemins de fer n'a commencé dans la Grande-Bretagne, qu'en 1830 : dix ans plus tard, elle n'avait encore que 3,300 k. livrés à la circulation : aujourd'hui l'étendue des lignes exploitées est de 19,000 kilomètres, celle des lignes concédées de 6,000 : en 1864, elles avaient transporté 204 millions de voyageurs et plus de 150 millions de tonnes de marchandises.

Les principales lignes de chemins de fer en considérant Londres comme centre, sont :

1° *Celles du Sud-Est*. De Londres à Douvres, Folkestone, etc...

2° *Celles du Sud*. Londres à Brighton.

3° *Celles du Sud-Ouest*. Londres à Portsmouth, Southampton, Weymouth, Exeter et Plymouth.

4° *Celle de l'Est.* De Londres à Yarmouth par Norwich.

5° *Celle de l'Ouest* (Great-Western). Londres à Bristol.

6° *Celle du Nord-Ouest.* Londres à Glasgow par Coventry, Birmingham, Stafford, Chester, Liverpool, Manchester, Leeds, Preston et Glasgow.

7° *Celle du Nord* (Great-Northern). Londres à Inverness, par Lincoln, Sheffield, Manchester (Liverpool), Leeds, York, Hull, Newcastle, Édimbourg (Glasgow) et Aberdeen.

8° **Irlande.** — *Ligne de l'Ouest.* Dublin à Limerick et Galway.

9° *Ligne du Sud.* Dublin à Waterford et Cork.

10° *Ligne du Nord.* Dublin à Belfast et Londonderry.

Des embranchements rattachent toutes ces lignes et font du réseau anglais le plus complet de l'Europe.

Lignes télégraphiques. — Tous les points du territoire britannique sont en communication par des lignes télégraphiques, dont une sous-marine, de Holy-Head à Dublin. Le câble électrique sous-marin de Douvres à Calais, rattache la Grande-Bretagne à tout le continent, depuis 1852. D'autres lignes télégraphiques internationales fonctionnent aujourd'hui entre Folkestone et Boulogne, Dieppe et Beachy-Head; Coutances, Cherbourg et Southampton par Jersey et les îles Anglo-Normandes.

Londres communique avec la Belgique, par Ostende :

Les Pays-Bas par la Haye :

L'Allemagne, par l'île d'Heligoland et Tonningen.

COMMERCE DE LA GRANDE-BRETAGNE.

Nous n'avons pas à nous occuper ici du commerce intérieur de l'Angleterre : il est du reste facile de s'en faire une idée par l'activité de sa production, la variété des moyens de transport, le chiffre élevé du revenu public, qui dépasse 66 francs par tête d'habitant en Angleterre et en Écosse, 28 francs en Irlande, et dans lequel les postes, le timbre, les douanes, les droits sur les patentes, le papier, la drèche et les spiritueux figurent pour la somme énorme de 1,600 millions.

Le *commerce extérieur* de la Grande-Bretagne, qui doit seul nous occuper, n'a pas de rival dans le monde : vouloir énumérer les peuples qui sont en relations avec l'Angleterre, et les marchandises qui font l'objet de ce trafic, ce serait faire le dénombrement de toutes les nations du globe et de tout ce qui peut se vendre et s'acheter. La Grande-Bretagne n'est pas seulement par le chiffre de sa population, par ses richesses minérales, par l'activité de son industrie, un des premiers pays de production et de consommation; c'est un immense entrepôt; c'est une gigantesque maison de commission dont les opérations s'étendent à toutes les parties du monde. L'Angleterre ne produit pas assez de blé pour sa consommation, et c'est à elle que dans les années de disette les États-Unis, la France, l'Égypte même vont demander des céréales : elle ne cultive pas le mûrier et c'est elle qui fournit de soies les fabriques de France et d'Italie; aussi la valeur annuelle de son commerce pendant la dernière période quinquennale est-elle en moyenne de plus de 9 milliards et demi.

Le tableau suivant donnera une idée du mouvement de ces échanges pour les chiffres supérieurs à 400 millions.

	IMPORTATIONS en Angleterre. (Valeur moyenne, 1860-1865.)	EXPORTATIONS (1860-1865.)	TOTAL de la valeur moyenne actuelle.	MOYENNE de 1860 à 1865.
	Millions.	Millions.	Millions.	Millions.
France.	1,000	730	1730	600
Colonies britanniques.	1,400	1200	2600	2170
Chine et Japon.	500	120	620	400
États-Unis.	250	300	550	1345
Russie.	390	120	500	460
Turquie et Égypte.	300	200	500	449
Villes hanséatiques.	150	340	490	461
Hollande et colonies.	195	280	475	403
Zollverein.	180	190	370	300

IMPORTATIONS.

L'importation, dont la valeur officielle et déclarée est presque toujours supérieure à celle de l'exportation, s'élève en moyenne dans les cinq dernières années à cinq milliards ou deux cents millions de livres sterling par an : elle n'était, en 1854, que de 3 milliards 800 millions. Parmi les **matières premières**, *les cotons* fournis par les Indes, le Brésil, l'Égypte, la Chine et entassés dans les docks de Liverpool et de Londres, représentaient en 1863, un poids de 416,522,300 kil., et une valeur de 800 millions, et en 1861, les États-Unis en avaient envoyé à eux seuls à la Grande-Bretagne pour plus de 630 millions.

Les laines provenant d'Espagne, d'Allemagne, de Russie, des colonies anglaises d'Afrique et d'Australie, et de l'Amérique du Sud et entreposées à Londres, à Liverpool, à Hull, à Glasgow, à Bristol, comptent en moyenne pour 65 millions de kilogrammes.

Les lins, les chanvres, de Belgique, de Russie, de Prusse pour 100 millions de kilog., la *jute* des Indes pour 60 millions (kilog.). Londres, Hull, Aberdeen, Liverpool en sont les principaux marchés. La Chine, le Japon, le Levant, l'Italie envoient à Londres plus de 8 millions de kilogrammes de *soies gréges*.

Malgré la richesse de ses mines, l'Angleterre dont la dévorante industrie dépasse la production, demande à la Suède et à la Russie, leurs fers; à la Malaisie, ses étains; à l'Espagne, à l'Australie, au Chili, leurs cuivres; à l'Allemagne et à l'Espagne leurs minerais de plomb; à la Belgique et à la Prusse, leur zinc, qu'elle reçoit par Hull, Newcastle, Londres, Swansea, Liverpool et Bristol.

Le Mexique, le Pérou, la Russie envoient à Londres pour plus de 200 millions d'argent, la Californie et l'Australie pour plus de 500 millions d'or, que la banque d'Angleterre revend au monde entier.

Les *matières tinctoriales*, indigo du Bengale, garance, de France, cochenille et bois de teinture du Honduras et

du Brésil; les *graisses* de Russie et de l'Amérique du Sud, les *engrais* et surtout le guano des mers du Sud, se négocient surtout à Londres, qui partage avec Hull le commerce des *bois de construction*, avec Liverpool celui des bois *précieux*, des *peaux* de Russie et d'Amérique, des *huiles* végétales ou minérales.

Parmi les denrées alimentaires. — Les *céréales* de Russie, des États-Unis, des provinces du Danube, de France et d'Égypte (30 millions d'*hectolitres*) : les *vins* de France, de Portugal et des Deux-Siciles (50 millions de litres, 110 millions de francs) : les *sucres* des Antilles anglaises, de l'Inde, de Cuba, du Brésil et de Java (460 millions de kilog. dont 430 de sucres bruts) : les *cafés* fournis pour les 2/3 par les colonies anglaises (28 millions de kilog.) : les *thés* de Chine et de l'Inde (30 millions de kilog.) : les *tabacs*, les *cacaos*, les *épices* ont pour marchés et pour entrepôts Londres et Liverpool qui vont les chercher aux lieux de production pour les répandre ensuite dans tout le reste du monde.

Parmi les produits manufacturés. — Les soieries, les lainages, les étoffes imprimées, la mercerie, les articles de modes, la ganterie, les bronzes, les porcelaines de France, les toiles et les dentelles de Belgique, les tissus de Suisse et du Zollverein, les châles de l'Inde trouvent en Angleterre, malgré la prodigieuse activité de l'industrie nationale, de nombreux débouchés.

EXPORTATION.

La valeur totale de l'exportation était en 1864 de 4,130,907,550 fr. contre 3,665,057,550 en 1863, et 2 milliards 900 millions en 1854. Trois articles formaient à eux seuls les deux tiers de l'exportation des produits du sol ou de l'industrie nationale.

1° Les *tissus et fils de coton*, pour plus d'un milliard.

Les *tissus et fils de laine*, de 350 à 400 millions.

Les *tissus et fils de lin*, 200 millions.

Les *tissus de soie*, 80 millions.

2° *Les fers*, la fonte et l'acier, 400 millions.

La quincaillerie et la coutellerie, 200 millions.

Les machines, 100 millions.

3° *La houille*, 120 millions.

Les cuivres, le plomb et l'étain, la poterie, la verrerie, la bière, les peaux ouvrées, etc... en forment le complément.

TRANSIT ET RÉEXPORTATION.

La Grande-Bretagne n'exporte pas seulement les matières premières tirées de son sol, ou mises en œuvre par son industrie, elle est encore le plus vaste entrepôt de l'Europe, le canal par où se déversent sur toute la surface du globe, les denrées ou matières premières qu'elle tire des lieux de production, et qu'elle revend au consommateur moins hardi, ou moins favorisé par sa position géographique.

La valeur des marchandises réexportées dépasse 1 milliard 230 millions. Les principales sont les *cotons* (732,000 balles sur 2,338,960, en 1864); la *laine*, le *lin*, les *soies*, les *denrées coloniales*, les *céréales*, le *tabac* et les *produits manufacturés*, surtout les soieries et les articles de modes français.

Les bénéfices réalisés sur ces opérations, et sur lesquels les tableaux officiels des douanes gardent nécessairement le silence, rétablissent l'équilibre entre le chiffre des exportations et celui des importations, et sont à fois la récompense et l'un des plus puissants mobiles de l'activité du commerce anglais.

COMMERCE DE LA GRANDE-BRETAGNE AVEC LA FRANCE.

Dans cet immense trafic nous n'avons indiqué que par un chiffre général la part de la France.

1° Parmi les marchandises que nous tirons d'Angleterre pour la consommation nationale, figurent au premier

rang les *soies* (2,700,000 de kilog.); les *cotons en laine* (29 millions de kilog.); les *laines* de toute sorte (16 millions de kilog.) ; les *fers*, les fontes et les aciers (140 millions de kilog.); les *cuivres* (13 millions de kilog.); les *houilles* (13 millions de quintaux); les *peaux brutes* (4 millions de kilog.) ; les *matières tinctoriales* et les *produits chimiques*.

Les seules *denrées alimentaires* que nous importions en quantités considérables, sont le café, le riz, les viandes fraîches ou salées, et quelquefois les céréales.

Parmi les *objets manufacturés*, les tissus de laine et de coton représentent une valeur de 39 millions : les machines, mécaniques, et ouvrages en métaux, une valeur de 17 millions; et le chiffre total de nos importations pour les articles fabriqués ne dépasse pas 70 millions.

2° A l'exportation ce sont au contraire les *produits de notre industrie* qui représentent les valeurs les plus considérables : les tissus de soie (2,520,000 kilog.), de laine, de coton figurent seuls pour 280 millions de francs; les fils de toute sorte pour 22 millions; la mercerie, pour 40 millions; les ouvrages en peau et en cuir, pour 36; les peaux préparées, pour 19.

Les *denrées alimentaires* viennent au second rang; les vins, les spiritueux pour une valeur de 76 millions, qui ne peut que s'accroître à mesure que l'Angleterre s'habituera aux vins français, et que notre commerce comprendra mieux ses véritables intérêts trop souvent compromis par la fraude.

Les œufs et le beurre, pour une valeur de 42 millions; les fruits de toute espèce pour 20 millions; les sucres bruts ou raffinés, pour 15 millions.

Parmi les *matières premières*, les soies, les résines et les garances sont les seules dont le commerce ait assez d'importance pour mériter une mention.

Dans le tableau qui précède ne sont pas compris les métaux précieux en lingots, ou monnayés. C'est de l'Angleterre que nous recevons presque tout l'or brut nécessaire à la consommation française.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Caractère national. — Vivant sous un ciel ingrat, sur une terre que le travail le plus opiniâtre peut seul fertiliser, la race anglo-saxonne a puisé dans une lutte incessante contre la nature, cette énergie, cette persévérance, cet esprit pratique qui ont fait sa grandeur; mais en même temps les difficultés et les préoccupations matérielles, l'activité d'une vie dévorée par le travail, ont donné au caractère national quelque chose d'âpre et de personnel qui justifie à demi ce reproche d'égoïsme si souvent adressé à la nation britannique.

Quand la guerre de Cent ans l'eut exilée du continent, l'Angleterre, reléguée dans son île, se sentit forcée par l'isolement d'exploiter les richesses naturelles de son sol, et de développer les merveilleuses ressources maritimes qu'elle devait à sa configuration et à sa position géographique.

Marin par nature, et par nécessité, l'Anglais doit à son esprit maritime, l'habitude et l'amour des aventures lointaines et périlleuses, l'esprit colonisateur, le goût de l'émigration qui chaque année entraîne près de deux cent mille Anglais ou Irlandais aux États-Unis, en Australie, dans la Nouvelle-Zélande, dans la Nouvelle-Bretagne; partout où il y a un sol à défricher et une fortune à conquérir.

L'organisation même de la société anglaise et les institutions politiques ont puissamment contribué à développer l'esprit commercial de la nation.

La société anglaise est aristocratique, et l'aristocratie favorise la grande culture, la grande industrie et le grand commerce par la concentration des capitaux et des terres dans un petit nombre de mains.

D'autre part, l'habitude des luttes politiques, et d'une intervention constante dans les affaires de l'État; des institutions qui laissent à l'individu une large part d'initiative et de liberté, ont créé en Angleterre l'esprit d'association, et le sentiment de la responsabilité personnelle, conséquence nécessaire de la liberté. L'Anglais qui sait

qu'il ne sera ni entravé, ni protégé par l'État dans ses entreprises particulières, ose par lui-même, ne compte que sur ses propres forces, et n'attribue qu'à lui-même, la responsabilité de ses échecs, et le mérite de ses succès.

Grandes compagnies de commerce. — L'esprit d'association se manifesta d'abord en Angleterre comme dans presque tous les pays commerçants, par la formation de Compagnies privilégiées, dont l'une vit encore, quoique bien amoindrie, la *Compagnie de la baie d'Hudson*, et dont la plus célèbre et la plus ancienne, la *Compagnie des Indes* formée en 1600, a tenu sa place dans l'histoire à côté des plus grands empires. Possédant le monopole du commerce de l'Inde, maîtresse d'un territoire immense, elle n'a pas su l'administrer : elle a vu peu à peu sa dette s'accroître, ses priviléges commerciaux et politiques s'amoindrir par des modifications successives à sa charte fondamentale, et disparaître enfin en 1859, devant la dernière insurrection des Indes.

Aujourd'hui, tout privilége est effacé, et les nombreuses sociétés de commerce qui existent en Angleterre ont un caractère purement privé.

Les principales compagnies en exercice sont : **1° Les Compagnies de transport.** Les chemins de fer, les canaux et les grandes lignes de navigation sont exploités par des compagnies dont quelques-unes seulement reçoivent une subvention de l'État.

Les compagnies de navigation les plus importantes sont : la *Compagnie péninsulaire et orientale* (Londres, Liverpool, Southampton), fondée en 1837, et qui dessert l'Espagne, la Méditerranée, l'Océan indien, l'Asie orientale et l'Australie.

Compagnie des Indes occidentales et de l'Océan Pacifique (Liverpool), fondée en 1864, et qui dessert les Antilles, le golfe du Mexique et la côte occidentale de l'Amérique, depuis la Californie jusqu'au Chili.

Compagnie générale de navigation à vapeur qui dessert la Hollande, Hambourg, etc. (Londres).

Compagnie nationale de navigation à vapeur (Londres,

Liverpool), et *Compagnie Cunard* qui desservent concurremment les lignes des États-Unis.

Compagnie d'Afrique (Liverpool).

Compagnie générale de navigation à hélice, qui dessert le cap de Bonne-Espérance et Maurice.

Compagnie Européenne et Australienne (Southampton), qui dessert les mers du Sud et l'Océanie.

Compagnie des Bateaux à vapeur des Indes occidentales, fondée en 1856, à Southampton pour les Antilles, le Brésil et l'Amérique du Sud.

Les **postes**, qui ont transporté en 1863 plus de 649 millions de lettres, sont administrées par l'État.

2° *Les principales* **Compagnies télégraphiques** sont celles du télégraphe anglo-irlandais, la Compagnie internationale, la Compagnie transatlantique, et celle du télégraphe indien, qui toutes ont leur siége à Londres.

3° **Compagnies d'assurances.** — Presque toutes ces compagnies, quelle que soit la nature de leurs opérations, ont leur siége ou des agences à Londres. On évaluait en 1860, à 34 milliards les valeurs assurées par les Compagnies d'assurance contre l'incendie : à près de 6 milliards les sommes garanties par les *Compagnies d'assurance sur la vie.* Parmi les Compagnies d'assurances maritimes, les huit plus importantes, réunissant à elles seules la moitié des assurances du Royaume-Uni, ont leur siége à Londres.

Il faut mentionner en outre l'association du *Lloyd anglais*, fondée au XVIIe siècle, et qui est à la fois une agence d'assurances et de renseignements maritimes, la plus étendue et la mieux organisée des institutions de ce genre.

4° **Compagnies de docks.** — Presque toutes les grandes villes commerçantes d'Angleterre possèdent des docks : les plus importants sont ceux de Londres et de Liverpool. On évalue à plus de 2 milliards la valeur des marchandises entreposées chaque année par les six grandes compagnies des docks de Londres et par quelques autres moins puissantes.

INSTITUTIONS DE CRÉDIT.

Le plus important des établissements de crédit est la **Banque d'Angleterre,** fondée à Londres en 1694, chargée depuis de centraliser par l'intermédiaire de ses succursales ou de ses correspondants les revenus de l'État, et divisée en deux départements distincts, celui de l'émission des billets, et celui des opérations de Banque. L'acte de 1844 en même temps qu'il fixait la limite des émissions de la Banque à 14 millions sterling (plus la valeur de l'encaisse métallique), lui a accordé un demi-monopole en interdisant la fondation de toute nouvelle banque d'émission, et en limitant le maximum de circulation de chacune des Banques existantes à la moyenne de sa circulation en avril 1844.

Après la Banque d'Angleterre viennent la *Banque d'Écosse,* fondée en 1695, à Edimbourg, la Banque *commerciale d'Écosse*, fondée en 1810, la *Compagnie linière,* fondée en 1746, et la *Banque royale d'Irlande*, fondée à Dublin, en 1738.

On évalue à 26 millions de livres sterling la valeur des billets mis en circulation par les banques du Royaume-Uni (650 millions).

Il existe à Londres une institution de crédit qui n'a pas d'analogue en France, la *Maison de Liquidation* (*Clearing-House*), chargée de liquider par l'intermédiaire des banques les comptes des commerçants ou des autres particuliers. La masse des comptes qui aboutit au Clearing-House, ne représente pas annuellement moins de 56 milliards de francs.

A côté des institutions de crédit proprement dites, se multiplient les *Caisses d'Épargne* où les dépôts représentent une somme de plus d'un milliard et demi, les *Sociétés de secours mutuels* et les associations de toute espèce si largement favorisées par les habitudes et par le caractère national.

RÉGIME DOUANIER. TRAITÉS DE COMMERCE.

Régime douanier. — La liberté du commerce et de l'industrie est une conséquence logique de toutes les institutions de l'Angleterre; aussi toutes les industries s'exercent-elles librement, sauf les restrictions exigées par la sûreté publique. En matière de douanes, nulle législation n'est plus libérale que celle de la Grande-Bretagne.

Aucun droit n'existe à l'exportation. A l'importation, toutes les matières premières sont exemptes, quelle que soit leur provenance. Les droits ne pèsent que sur les objets manufacturés, et surtout sur les denrées alimentaires; la prohibition a complétement disparu, depuis 1846, du système douanier de l'Angleterre. Le thé, le tabac, le sucre, les spiritueux, les vins, le café, les bois, les céréales, les raisins de Corinthe et les soieries, produisent à eux seuls plus de 580 millions sur un revenu total de 615 millions environ.

Traités de commerce. — Les relations internationales entre la Grande-Bretagne et tous les peuples commerçants du monde sont réglées par des traités de commerce, qu'il serait trop long d'énumérer. Il en est un cependant, que l'on ne peut passer sous silence, parce qu'il a inauguré en France la liberté du commerce et la suppression des prohibitions : c'est le traité anglo-français, signé le 23 janvier 1860, et mis en vigueur le 1er octobre 1861, et qui a presque doublé en 3 ans les relations des deux puissances.

A l'extérieur, le commerce anglais est protégé par de nombreuses agences consulaires et par des stations navales répandues dans toutes les mers : et jamais peuple ne s'est montré plus jaloux des droits de ses citoyens, et plus disposé à venger toute atteinte portée à l'honneur de son pavillon, ou à ses intérêts commerciaux, lors même, on doit l'avouer, que ces intérêts n'étaient pas strictement d'accord avec ceux de la justice et de l'humanité.

EMPIRE COLONIAL ANGLAIS.

Les causes de la supériorité commerciale de l'Angleterre que nous avons parcourues jusqu'ici, tiennent à sa position, à la nature du sol, au caractère des habitants : il en est une dernière, extérieure pour ainsi dire à la Grande-Bretagne, mais aussi puissante que toutes les autres, c'est l'immensité et l'habile distribution de son empire colonial.

Dans chacune des parties du monde, la Grande-Bretagne possède au moins un grand centre colonial, rattaché à la métropole par une série de possessions secondaires qui marquent comme autant d'étapes anglaises sur toutes les routes commerciales du globe.

En **Asie**, c'est l'**Empire Anglais des Indes** avec ses 200 millions d'habitants, qui envoie à la Grande-Bretagne ses cotons, ses sucres, ses cafés, ses épices, son indigo, ses soies, etc., et qui en reçoit pour une valeur presque égale de produits manufacturés. Les Indes sont le point d'où partent et où viennent aboutir 4 grandes routes de commerce.

1° *Route de l'Europe vers l'Asie méridionale et orientale par Suez.* Gibraltar et Malte à l'entrée du premier et du second bassin de la Méditerranée, Aden et Perim au débouché de la mer Rouge, observent ou commandent les stations les plus importantes de cette route.

2° *Route de la Chine et du Japon.* L'île de Ceylan, l'île de Singapour à l'entrée du détroit de Malaka, celle de Hong-Kong sur les côtes de Chine, sont les trois grandes étapes du commerce, et toutes trois sont des colonies anglaises.

3° *Route de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, et des Iles Malaises.* Ceylan, et Singapour en sont les relâches nécessaires.

4° *Route de l'Afrique orientale et australe.* Les îles Seychelles et l'île Maurice avec son excellent mouillage, sont échelonnées comme des sentinelles anglaises sur cette

quatrième route, autrefois le grand chemin du commerce entre l'Europe et les Indes.

En **Afrique** le centre de la domination anglaise est la **Colonie du Cap**, autrefois la clef de la route des Indes, mais qui retrouvera dans ses richesses agricoles, dans son influence prépondérante sur toute l'Afrique australe, l'importance que lui enlèvera le percement de l'isthme de Suez.

Une chaîne de comptoirs et de possessions anglaises, Bonny, Cap-Corse, Sierra-Leone, Bathurst, échelonnés depuis la rivière de Gabon jusqu'au Sénégal, dominent la côte occidentale d'Afrique. Port-Natal observe la côte orientale : enfin l'Ascension et Sainte-Hélène assurent à l'Angleterre les deux seuls mouillages qui existent dans l'Océan Atlantique sur la grande route de l'Europe au cap de Bonne-Espérance.

Dans l'**Amérique** du Nord, la **Nouvelle-Bretagne** avec ses richesses minérales et agricoles, avec ses forêts et ses pêcheries (Terre-Neuve), avec son immense territoire qui s'étend de l'Océan Atlantique au grand Océan, est destinée à présenter un jour au monde, l'étonnant spectacle que lui ont déjà donné les États-Unis, et restera longtemps un des plus riches fleurons de la couronne britannique avant de devenir un des plus puissants empires du Nouveau-Monde.

Sur la route de l'isthme de Panama, qui sera pour l'Océan Pacifique, ce que celle de Suez est pour l'Océan Indien, l'Angleterre possède les îles Bermudes, les îles Bahama, l'archipel presque entier des Petites-Antilles, Balize sur la côte de Honduras, et l'île de la Jamaïque.

Dans l'**Amérique du Sud**, la *Guyane* donne à l'Angleterre un poste d'observation sur le continent; et les îles *Falkland* une relâche sur la route du cap Horn.

Enfin en **Océanie**, tout un continent, l'**Australie,** dont les annexes, la *Tasmanie*, la *Nouvelle-Zélande,* seraient à elles seules de riches possessions coloniales, s'ouvre au génie colonisateur du peuple anglais, et fait déjà concurrence à l'Europe par ses laines, à l'Amérique par ses métaux précieux.

La superficie totale des possessions britanniques est de 1,530,000 myr. carrés : la population coloniale de plus de 220 millions d'habitants; le mouvement de la navigation dans les colonies de 56,000 navires à l'entrée et 56,000 à la sortie, jaugeant ensemble 27 millions de tonneaux.

Libres dans leur commerce et dans leur gouvernement, sauf aux Indes où le despotisme est nécessaire au maintien de la domination anglaise, ces colonies ne sont pas seulement des débouchés commerciaux, de riches pays de production, de vastes possessions territoriales; ce sont surtout des centres d'influence britannique, ce sont les anneaux de cette chaîne immense dont l'Angleterre a su entourer le globe; et quel que soit leur avenir, qu'elles se séparent ou qu'elles restent dépendantes de la mère patrie, celle-ci n'en conservera pas moins l'honneur et le profit d'avoir imposé à une partie du monde ses idées, sa civilisation et sa langue, qui est devenue celle du commerce.

Quant à la prospérité industrielle et commerciale de la Grande-Bretagne, elle repose en partie, comme nous l'avons vu, sur des causes indépendantes des événements. L'Angleterre pourra perdre quelque chose de son monopole maritime, elle pourra partager avec d'autres peuples la royauté de l'industrie; mais tant qu'elle tirera de son sein le fer et la houille, tant qu'elle ouvrira ses ports à la navigation du monde entier, elle conservera parmi les nations le rang qu'elle tient de la nature autant que des hasards de la fortune.

POIDS ET MESURES.

Le système métrique est facultatif en Angleterre. Les poids, mesures et monnaies en usage dans le commerce sont :

Mesure itinéraire.	Le **mille** = 1,609 mètres.
Mesure de longueur.	Le **yard** = 0m 9,144.
Poids.	La **livre** = 453 gr. 544.
—	Le **quintal** = 50 kilog. 796.

—	La **tonne** = 1,015 kilog. 920.
Mesures de capacité.	Le **gallon** = 4 litres 5,434.
—	La **tonne marine** = 1 mètre cube, 189.
Monnaies.	La **livre sterling** (monnaie de compte) = 25 francs.
—	La guinée, or = 26 fr. 25 cent.
—	Le souverain, *id.* = 25 fr.
—	La couronne, argent = 6 fr. 25 c.
—	Le shilling, *id.* = 1 fr. 25 c.
—	Le penny, cuivre = 0 fr. 10 c.

CHAPITRE II.

ROYAUME DE BELGIQUE.

BORNES. SUPERFICIE. POPULATION.

Le royaume de Belgique est situé entre 49° 30′ et 51° 31′ lat. nord, 0° 14′ et 3° 42′ long. est.

Il est borné au nord-ouest et au nord par la mer du Nord, au nord-est par la Hollande, à l'est par la Prusse rhénane et le Luxembourg hollandais, au sud et au sud-ouest par la France.

Sa superficie est de 29,455 kil. carrés; sa population de 4 millions 948,000 âmes.

Il se divise politiquement en 9 provinces, 41 arrondissements, 2,524 communes. La capitale est Bruxelles, sur la Senne (280,000 h.).

SITUATION COMMERCIALE.

Dès le XIIe siècle, la Belgique était une des contrées les plus riches et les plus commerçantes de l'Europe. Les tis-

serands de Gand et de Bruges étaient une puissance avec laquelle comptaient les rois de France et d'Angleterre, et la Flandre jouait dans le nord de l'Europe un rôle égal à celui des grandes républiques d'Italie dans le Midi. La Belgique doit cette antique prospérité qu'elle a conservée à deux causes principales : sa situation géographique et la facilité de ses voies de communication.

Sa proximité de l'Angleterre en fait un des débouchés du commerce anglais avec le continent. Sa position intermédiaire, entre la France d'une part, les Pays-Bas et l'Allemagne du Nord de l'autre, lui assure un immense commerce de transit, et suffirait à expliquer son importance et sa prospérité commerciale.

Climat et nature du sol. — Le climat de la Belgique est tempéré, mais humide, comme la plupart des climats maritimes. A l'ouest, entre la mer du Nord et l'Escaut, s'étendent de vastes plaines formées de terrains d'alluvion, couvertes de riches cultures, coupées de canaux et de haies vives. Au centre, des terres argileuses et calcaires, des groupes de collines confuses et peu élevées, qui s'abaissent insensiblement du côté de la Hollande, et vont se perdre dans les marais de la Campine. A l'est, sur la rive droite de la Meuse, des forêts entrecoupées de landes, de bruyères et de pâturages.

Production agricole. — Sur 2,945,600 hectares, les *céréales* occupent plus d'un million d'hectares, les *cultures industrielles*, le chanvre, le lin, la garance, le colza, le tabac, la betterave, le houblon couvrent 250,000 hect.; les *forêts*, 559,000; les *jardins potagers*, 35,000; les *prairies* permanentes ou artificielles, plus de 600,000, qui nourrissent un million et demi de bêtes à cornes, 5 millions de moutons, et une race de chevaux de trait fort estimée (chevaux flamands).

Production minérale. — La richesse minérale de la Belgique n'a pas moins contribué que sa richesse agricole au développement de ce petit État, que son agriculture, son industrie, son commerce, sa population placent aux premiers rangs parmi les nations européennes.

La nature lui a donné en abondance la houille et le fer, ces deux puissants agents de la civilisation moderne.

Houille. — La production de la *houille* en Belgique est de 11 millions de tonnes, dont plus de 6 millions absorbés par la consommation intérieure. Les centres d'exploitation sont le *Hainaut* (Mons, Charleroi), et la province de *Liége :* plus de 100,000 ouvriers sont occupés à l'extraction des houilles dont la valeur s'élève à 140 millions de francs.

Fer. — *Charleroi*, *Liége* et *Namur* sont les principaux centres d'exploitation pour les *fers,* dont la production s'élève à plus d'un million de tonnes de minerai brut.

Zinc. — La Belgique occupe le second rang en Europe, pour la production du *zinc*, et vient après la Prusse : les mines exploitées dans la province de Liége par les sociétés de la Vieille et de la Nouvelle-Montagne, produisent annuellement plus de 36,000 tonnes de zinc, évaluées à 27 millions de francs.

Le cuivre, le plomb, le nickel sont également l'objet d'une exploitation assez importante; enfin les marbres, les pierres écossines du Hainaut et de la province de Namur; les argiles, la tourbe donnent lieu à un commerce très-actif dont la France est le principal débouché.

PRODUCTION INDUSTRIELLE.

La richesse agricole et minérale de la Belgique, la facilité de la circulation, le nombre et l'importance de ses débouchés, ont conservé à son industrie sa supériorité traditionnelle, et lui permettent de lutter avec avantage contre les grandes nations industrielles qui l'entourent de toutes parts. Nous avons déjà dit que la richesse industrielle d'un pays était en raison du nombre et de la force de ses machines : en 1860, la Belgique possédait plus de 4,000 appareils à vapeur représentant une force de plus de 127,000 chevaux, ou le travail de 2,667,000 hommes de peine; plus de la moitié de la population du royaume!

1° Industries textiles. — L'industrie des **cotons,** paralysée en Belgique comme dans le reste de l'Europe, par les

événements d'Amérique, ne date que de 1804 : en 1860, la Belgique livrait à ses 700,000 broches, près de 13 millions de kilog. de coton, et produisait 11 millions de kilog. de tissus dont 8 millions seulement destinés à la consommation nationale. Le centre de la filature et de la fabrication belge est *Gand* (120,000 h.), sur l'Escaut, la seconde ville de la Belgique, que son admirable situation, ses canaux, ses chemins de fer, sa proximité d'Anvers et d'Ostende, désignent comme le Manchester belge. En 1860, elle possédait à elle seule plus de 400,000 broches : 16 ans plus tôt elle n'en avait pas encore 250,000. — *Tournai* sur l'Escaut (32,000 h.); *Lokeren*, *Saint-Nicolas*, etc., dans la Flandre orientale, fabriquent la bonneterie et les dentelles de coton.

Tissus de chanvre et de lin. — La Belgique après une crise amenée par la substitution du tissage mécanique au tissage à la main, a reconquis sa supériorité dans cette industrie qui fit autrefois la richesse de la Flandre. Elle occupe plus de 320,000 broches : *Gand*, en possède à elle seule plus de cent mille; *Roulers* (16,000 h.), centre d'une fabrication qui occupe plus de 20,000 ouvriers; *Bruges* (52,000 h.), dans la Flandre occidentale; *Courtrai* (26,000 h.), sur la Lys, sans rivale pour la fabrication des toiles fines, soutiennent l'antique réputation de l'industrie flamande.

Tissus de laine. — La Belgique fabrique environ 9 millions 800,000 kilog. de tissus, pour une valeur de 200 millions de francs, dont une partie destinée à l'exportation. Le principal centre de l'industrie des lainages est *Verviers*, dans la province de Liége, (50,000 h.) en y comprenant la population des communes voisines peuplées par l'industrie drapière. En communication par les chemins de fer avec la Belgique tout entière, la France, l'Allemagne, l'Angleterre, Verviers est le plus grand marché de la Belgique pour les laines indigènes ou étrangères. On évalue à près de 100 millions la valeur annuelle de sa production, qui comptait, en 1862, 100 manufactures de draps et 22 filatures. *Tirlemont*, *Diest* et presque tout l'arrondissement

de *Louvain*, se livrent également à la fabrication du drap ou à la filature des laines.

Dentelles. — L'industrie des dentelles occupe en Belgique plus de 100,000 ouvrières. Le principal centre de cette industrie est *Bruxelles*, qui exporte ses produits dans le monde entier : *Ypres* (25,000 h.), *Gand*, *Bruges*, *Courtrai*, emploient plus de 50,000 ouvrières disséminées dans les villages ou groupées dans les grands centres de population : *Malines* sur la Dyle (35,600 h.), *Grammont*, dans le Brabant, *Louvain* et *Anvers* tiennent un rang important dans l'industrie des dentelles.

2° **Autres industries qui s'appliquent aux produits de l'agriculture.** — *La papeterie* belge est une des plus importantes du continent, et fabrique annuellement plus de 15,000 tonnes de papier dont elle exporte les deux tiers. Les centres de cette fabrication, Bruxelles, Tournai, Gand, Namur, Louvain, Malines, sont également les principaux marchés de la librairie belge, l'une des plus actives de l'Europe, malgré la suppression de la contrefaçon, à laquelle elle demandait autrefois des ressources peu honorables, détruites aujourd'hui par les conventions internationales qui garantissent la propriété littéraire.

Les **raffineries** de sucre d'Anvers, de Bruxelles, de Gand, livrent chaque année à l'exportation plus de 20 millions de kilogrammes.

Les **distilleries** de *Gand* produisent à elles seules 500,000 hectolitres par an : les **brasseries** de Gand, celles de Louvain (35,000 h.), livrent à la consommation plus de 500,000 hectolitres de bière. Bruxelles, Malines, et presque toutes les grandes villes de Belgique exercent cette industrie favorisée par l'abondance des matières premières.

La préparation des **cuirs** et des **peaux** est une des premières industries belges. Ypres, Gand, Bruges, Anvers, Namur ont des tanneries et des corroieries, et la ganterie de Bruxelles ne le cède qu'à celle de Paris.

3° **Industries métallurgiques**, etc. — **Fers et aciers**.

Les deux métropoles de l'industrie du fer sont *Charleroi*, sur la Sambre (15,000 h.), et *Liége* sur la Meuse (100,000 h.). La production réunie de l'arrondissement de Charleroi et de celui de Liége, pour les fontes et les fers, montait en 1863 à 370,000 tonnes, et près de 100 millions de francs. La fabrication des machines et mécaniques, celle des armes à feu portatives, qui donne lieu à une exportation de 23 millions de francs; la fonderie des canons, les capsuleries, la fabrication des rails et des fils télégraphiques, la clouterie, etc. font de Liége un des premiers centres de l'Europe pour toutes les grandes industries qui se rapportent au travail du fer : *Mons* et *Charleroi* pour la clouterie, les rails et les machines, *Bruxelles* pour le matériel des chemins de fer, *Namur* sur la Meuse (35,000 h.), pour la coutellerie et les armes blanches, possèdent des usines qui le disputent à celles de la province liégeoise.

Liége et *Namur* sont les principaux centres de l'industrie du cuivre, et de celle du zinc, qui ne le cède en Europe qu'à la Prusse.

Verrerie et cristallerie. — *Charleroi* et *Liége* sont les deux principaux centres de la fabrication du verre et des glaces en Belgique. La manufacture de glaces de *Sainte-Marie d'Oignies*, près de Charleroi, produit annuellement pour près de deux millions de glaces : les verres à vitres représentent une valeur de plus de 8 millions dans la seule province du Hainaut. Namur, Bruxelles, Seraing, près de Liége, rivalisent avec les usines de Charleroi.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

Frontières de terre. — Lignes de navigation fluviale. — La Belgique touche par ses frontières de terre, au sud, à la France ; au nord-est, à la Hollande ; à l'est à la Confédération germanique. Elle est traversée du sud au nord par deux fleuves importants, l'Escaut et la Meuse, tous deux tributaires de la mer du Nord, mais dont les

bouches appartiennent à la Hollande, et les sources à la France. Ce sont les deux grandes artères de la navigation intérieure de la Belgique, et deux des grands chemins de son commerce avec la France et les Pays-Bas. Navigable pendant 240 kil. sur le territoire belge, l'*Escaut* reçoit à gauche la Lys, à droite le Rupel formé de la Dyle, de la Senne et de la Nèthe : la Meuse, dont la navigation plus difficile se prolonge à partir de Liége par un canal latéral, reçoit à gauche la Sambre, qui prend sa source en France.

Canaux. — La navigation fluviale est complétée par un système de canaux qui n'a de rival qu'en Angleterre et en Hollande, et qui présente un développement de plus de 500 kilomètres.

On peut diviser les canaux de la Belgique en deux grandes classes : 1° Canaux de communication internationale ; 2° Canaux de jonction entre la Meuse et l'Escaut.

1° La **France** communique avec la Belgique par trois canaux : celui de *Mons à Condé*, important pour le transport des houilles ; celui de *Roubaix à l'Escaut*, et celui de *Dunkerque à Furnes*, qui se prolonge en suivant le littoral belge par le canal de Nieuport, le canal d'Ostende, et celui de l'Écluse, commençant à Bruges et finissant sur le territoire hollandais à l'embouchure de l'Escaut.

Avec la **Hollande**, la Belgique communique : 1° par le *canal de la Meuse*, de Liége à Maestricht et de Maestricht à Bois-le-Duc et Rotterdam ; 2° par le *canal de l'Écluse*, et le canal du sas de Gand et de Terneuse, entre Gand et les bouches de l'Escaut. Ce dernier canal, long de 19 kil. sur la partie belge et de 10 sur la partie hollandaise, fait de Gand un port maritime en même temps que le second port de l'Escaut, et y apporte chaque année plus de 350 navires, dont un tiers sous pavillon anglais.

2° La Meuse est unie à l'Escaut par 3 lignes principales :

1° Le *canal de la Meuse*, prolongé par celui de la Campine et par le canal du Nord, qui établit la communication entre Liége et Anvers.

2° Le canal de *Charleroi* (sur la Sambre) *à Bruxelles*,

parcouru annuellement par plus de 12,000 bateaux, jaugeant 750,000 tonneaux, et prolongé jusqu'à Anvers par le canal de Villebroeck.

3° Le *canal de Charleroi à Mons*, prolongé jusqu'à l'Escaut par le canal d'Anthoing.

Enfin le *canal d'Ostende à Bruges* et de Bruges à Gand, établit une communication intérieure entre Anvers et Ostende, et sert de débouché au port de Bruges dont le mouvement annuel est de 150 à 160 navires.

Chemins de fer. Lignes télégraphiques. — Le réseau des chemins de fer, dont le développement dépasse 2,800 kilomètres, est le plus vaste de l'Europe, par rapport à l'étendue du territoire, et celui qui a rencontré le moins de difficultés d'exécution, grâce à la nature du sol.

On peut ramener les chemins de fer à 4 lignes principales :

1° *Ligne de l'Ouest*, de Lille à Anvers par Courtrai et Gand, l'une des grandes voies de transit entre les Pays-Bas et la France.

2° *Lignes du Centre,* de Lille à Anvers par Tournai, Bruxelles et Malines : de Valenciennes à Bruxelles par Mons et Braine-le-Comte : de Maubeuge à Bruxelles par Mons et à Anvers par Erqueline, Charleroi, Wavre et Louvain.

Ces trois lignes servent également de débouché au transit entre les Pays-Bas et la France.

3° *Lignes de l'Est*, de Maubeuge à Maestricht par Charleroi, Namur et Liége.

De Maubeuge à Aix-la-Chapelle par Charleroi, Namur, Liége et Verviers. (Grande voie du transit entre la France et l'Europe septentrionale.)

De Givet à Namur par Dinant.

De Longwy à Namur par Arlon.

4° *Lignes de la mer du Nord* à la frontière orientale.

D'Ostende à Anvers par Bruges et Gand.

D'Ostende à Liége par Gand, Malines et Louvain.

D'Ostende à Trèves (Prusse rhénane) par Gand, Bruxelles, Namur, Arlon et Luxembourg.

Ces diverses lignes sont la voie du transit entre l'Allemagne et l'Angleterre.

La navigation fluviale et les chemins de fer figurent pour plus des deux tiers des transports dans le commerce extérieur de la Belgique, la navigation maritime y entre à peine pour un tiers. Des lignes télégraphiques rattachent la Belgique à tous les points du continent, et à l'Angleterre par Ostende.

Principaux ports. Lignes de navigation maritime. — Les communications de la Belgique par mer sont moins actives que par terre : ses côtes que baigne la mer du Nord et qui présentent un développement de 140 kil. sont droites, bordées de dunes et de bancs de sable; la Belgique n'a que deux grands ports, Ostende, et Anvers sur l'Escaut dont les bouches appartiennent à la Hollande; Nieuport sur l'Yser et sur le canal de Furnes, n'est qu'un port de pêche et de cabotage; Gand et Bruges sont plutôt des ports fluviaux que des ports maritimes.

Ostende (19,000 h.) doit sa prospérité aux canaux, aux voies ferrées qui la rattachent à toute la Belgique, et surtout à sa proximité de l'Angleterre.

Deux lignes de paquebots la relient à Londres et à Douvres: c'est le principal débouché du commerce anglais avec la Belgique, et du transit entre l'Angleterre et l'Allemagne. Elle entretient en outre des relations avec la Norwége, la Russie, la France et Hambourg; les bois de construction, les sels de France, les charbons, les métaux et les laines anglaises sont les principaux objets de ses importations; elle arme pour la grande pêche : ses huîtrières sont les plus renommées du continent.

Le mouvement de sa navigation est environ de 1,200 navires jaugeant près de 200,000 tonneaux, et le chiffre de son commerce de 50 millions, en y comprenant le transit (18 millions).

Anvers, sur la rive droite de l'Escaut, est une ville de 140,000 h., le plus grand marché de la Belgique et l'un des plus importants de l'Europe. La sûreté de son port, son fleuve large de 700 mètres et qui porte les plus gros na-

vires ; ses canaux et ses chemins de fer qui l'unissent à la France, à la Hollande, à l'Allemagne, sa situation au centre des populations les plus commerçantes de l'Europe, sont les garanties d'un brillant avenir que hâtera la chute des fortifications qui l'emprisonnent.

Anvers communique par des lignes régulières de steamers belges ou étrangers :

1° Avec l'Angleterre par Hull, Londres, Newcastle ;

2° Avec l'Allemagne par Hambourg ;

3° Avec la Hollande par Rotterdam ;

4° Avec la *France* par le *Havre, Bordeaux* et *Marseille ;*

5° Avec la Méditerranée et le Levant par Bilbao, Gênes et Constantinople ;

6° Avec l'Amérique par New-York.

Les principaux articles du commerce et du marché d'Anvers sont : les sucres de la Havane, du Brésil et de Java, les cafés du Brésil, de Haïti et des entrepôts hollandais, les bois de construction du Nord, les bois de teinture et d'ébénisterie du Brésil, les cuirs de la Plata, les cotons du Brésil, et des entrepôts anglais, les huiles de pétrole des États-Unis, les laines de la Plata, le riz des Indes orientales, les tabacs de la Havane et des États-Unis.

Elle exporte les produits du sol et de l'industrie belge : son commerce de réexportation pour le nord de l'Europe prend chaque jour de nouveaux développements.

Le mouvement de sa navigation oscille depuis dix ans entre 3,900 et 4,000 navires : le pavillon anglais y entre pour plus d'un quart et le pavillon belge pour un dixième.

La flotte marchande d'Anvers est de 55 navires (19,800 tonneaux) dont 6 vapeurs.

Mouvement de la navigation maritime. — Le mouvement général de la navigation en Belgique, qui accuse depuis quelques années une diminution lente mais progressive, était en 1864, de 7,300 navires, jaugeant 1,400,000 tonneaux contre 8,200 navires et 1,600,000 tonneaux en 1861.

L'effectif de la marine marchande, en 1864, était de 98 bâtiments dont 7 à vapeur, et de 27,347 tonneaux, contre 145 bâtiments et 45,050 tonnes en 1859.

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA BELGIQUE.

Le commerce extérieur de la Belgique, d'après la moyenne des cinq dernières années, s'élève à plus de deux milliards (490 francs par tête d'habitant).

Mouvement des échanges avec la France. — Dans ce mouvement d'échanges, la France figure pour 600 millions, dont 260 millions en transit.

Parmi les marchandises que nous tirons de Belgique, les houilles, les lins, les bestiaux, les laines, les zincs et les cuivres, représentent une valeur de 150 millions sur 268 millions. (Commerce spécial.)

Notre exportation qui s'élève à 250 millions dont 210 millions de marchandises françaises, consiste surtout en tissus de laine, de soie et de coton, mercerie, laines en masse, céréales, bois communs, vins, peaux préparées, etc.

Les dix-neuf vingtièmes de ces échanges ont lieu par voie de terre.

Autres pays. — Après la France viennent :

Le Zollverein,	450	millions;	
Les Pays-Bas,	300	»	un tiers en transit.
L'Angleterre,	300	»	id.
L'Amérique,	190	»	
La Russie,	45	»	
La Suisse,	27	»	

IMPORTATIONS.

La valeur des marchandises importées dépasse 1 milliard 100 millions.

Parmi les matières premières, Anvers, le grand marché de la Belgique, demande en partie à l'Amérique, en partie aux entrepôts anglais, les cotons et les laines; à l'Angleterre et à la Russie, les bois et les chanvres ; le Zollverein envoie ses fers et ses fontes; les mines de Cornouailles, leurs cuivres, l'Allemagne et l'Espagne leurs plombs bruts; Londres, les métaux précieux entassés dans les caves de

la Banque ; la Suisse et la Russie, leurs bois de construction, leurs graisses et leurs résines.

Anvers le dispute aux grands marchés anglais pour les bois de teinture, les huiles de pétrole, les peaux du Brésil et de la Plata, dont elle avait importé en 1863, 712,000 pièces.

Parmi les denrées alimentaires, les céréales figurent pour 2,600,000 quintaux, tirés de France et d'Allemagne.

Les vins de France pour plus de 100,000 hectolitres.

Les sels français et anglais, pour 39 millions de kilog.

Anvers le dispute au Havre pour le commerce des *sucres* (25 millions de kilog.), du tabac (7,000,000 kil.), du café (27,000,000 kil.), du riz et des épices.

Parmi les produits manufacturés, les tissus de France, d'Allemagne, de Suisse et d'Angleterre, les modes, l'ébénisterie, les glaces, la mercerie françaises, les machines d'Angleterre, la faïence et la porcelaine du Zollverein, sont les principaux objets importés.

EXPORTATION ET TRANSIT.

La valeur de l'exportation, en y comprenant les marchandises en transit, est de près d'un milliard.

Les principaux objets exportés sont, parmi les *matières premières* :

1° Les houilles (3,500,000 tonneaux) à destination de la France ;

Les fers et fontes brutes (250 millions de kilog.) ;

Le zinc brut ou laminé (24 millions de kilog.) ;

Le lin brut ou filé (20 millions de kilog.) pour la France et l'Angleterre ;

Les laines belges (4 millions de kilog.) ;

Les pierres brutes ou taillées.

2° *Parmi les denrées alimentaires*, les bestiaux, le beurre, le riz mondé et blanchi, les tabacs et surtout les sucres raffinés.

3° *Parmi les produits manufacturés*, les industries métallurgiques, clouterie, armurerie, rails, machines, quin-

caillerie figurent au premier rang dans l'exportation belge pour plus de 100 millions où l'armurerie entre pour 23 millions.

La verrerie et la cristallerie exportent pour le Levant, l'Europe méridionale et l'Amérique, 28 millions de kilog. de produits.

L'exportation du papier s'élève à 10 millions de francs, celle des dentelles, des tissus de laines, de coton et de lin rivalise avec les produits similaires de France, d'Angleterre et du Zollverein : enfin la carrosserie exporte en Espagne et en Russie pour 4 millions de produits.

Le transit, dont la valeur dépasse 750 millions, porte principalement sur les denrées coloniales, les peaux, les huiles des entrepôts d'Anvers, les cafés et les épices expédiés par la Hollande pour la France, et les produits manufacturés anglais et français à destination du Zollverein et du nord de l'Europe (1).

Ajoutons, pour mieux faire apprécier l'importance de ces chiffres, qu'en 1857 le commerce total de la Belgique ne dépassait pas 1 milliard 819 millions, et qu'en 1842 il était inférieur à un milliard.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Caractère national. — La Belgique n'a pas de frontières naturelles : sa langue populaire, le flamand, s'efface peu à peu devant sa langue officielle et savante, le français ; ce n'est pas, cependant, comme tant d'autres États, une création artificielle, c'est une nation à part, qui a ses traditions, son passé, son caractère, et qui depuis huit siècles, sous les noms de Flandre, de Pays-Bas espagnols et autrichiens, a toujours tenu sa place dans l'histoire. Forcé, comme le peuple anglais, de créer ou de mettre en œuvre, à force de patience, des ressources que la nature ne lui accordait qu'à condition de les conquérir, le peuple belge a l'énergie, la ténacité, le sens pratique et l'esprit d'indépendance des races qui ont grandi par le tra-

(1) Annales du commerce extérieur.

vail et par la lutte : les Belges sont les héritiers directs de ces brasseurs, de ces tisserands de Gand et de Bruges, jaloux de leur liberté, intrépides soldats autant qu'habiles artisans, mais qui n'ont désiré la liberté politique que comme la sauvegarde de leur commerce et de leur industrie, et chez qui le soldat n'était que le marchand armé pour la défense de ses intérêts.

Compagnies de commerce. — L'esprit d'association favorisé par des institutions libres s'est largement développé en Belgique : l'Union des *Charbonnages de Mons*, la Société de la *Vieille* et de la *Nouvelle-Montagne* pour l'exploitation des mines et usines de zinc, la *Société Belge de navigation à vapeur*, etc..., sont les associations les plus importantes. Les chemins de fer, les canaux, les lignes télégraphiques et les postes sont exploités par l'État.

Etablissements de crédit. — Les principaux établissements ou Sociétés de Crédit, sont :

1° La *Banque nationale*, créée en 1850 et dont les billets en circulation montent à environ 150 millions. Le mouvement d'entrée et de sortie des caisses de la Banque de Bruxelles et de ses succursales est d'environ 3 milliards.

2° La *Société générale pour favoriser l'industrie nationale*, créée en 1822, au capital de 63 millions, et opérant comme banque d'escompte, de prêt et de dépôt. Le mouvement général de ses opérations s'élève à près de 2 milliards.

3° La *Banque de Belgique,* fondée en 1835, et dont le mouvement dépasse 800 millions.

4° L'*Union du Crédit*, fondée en 1848, et destinée à venir en aide au petit commerce et à la petite industrie.

5° La *Caisse hypothécaire*, fondée en 1835, et qui prête sur immeubles, à condition de remboursement par annuités.

Toutes ces Sociétés ont leur siége à Bruxelles.

Anvers possède sous le nom de *Société industrielle et commerciale*, une institution qui remonte à 1857, et dont les statuts sont analogues à ceux du Crédit foncier de France.

Les mineurs du Hainaut et de la province de Liége, et les ouvriers appartenant à toutes les grandes industries belges, ont organisé des Caisses de Prévoyance et des Sociétés de secours mutuels qui prennent chaque jour une plus large extension.

RÉGIME DOUANIER. TRAITÉS DE COMMERCE.

Régime douanier. — La liberté de l'industrie est complète en Belgique. Les tarifs douaniers comptent parmi les plus modérés de l'Europe. Les taxes ne s'élèvent en moyenne qu'à 2,55 pour cent de la valeur des objets importés : et le revenu douanier ne dépasse pas 16 millions ou environ un onzième du revenu total de l'État.

Presque toutes les matières premières, sauf le fil de lin et la soie, entrent en franchise : aucune prohibition n'existe à l'importation : les taxes pèsent surtout sur les cafés, les sucres bruts, les bois de construction et les objets manufacturés. Les droits à l'exportation n'entrent que pour un chiffre insignifiant dans le revenu des douanes.

Traités de commerce. — La Belgique est représentée par des consuls dans tous les grands centres de commerce, et des conventions internationales règlent ses relations avec toutes les puissances commerçantes. L'une des plus importantes est le traité signé avec la France en 1861, et mis en vigueur le 1er octobre 1861. Ce traité qui repose sur les mêmes bases que le traité anglo-français a contribué à développer les relations déjà si suivies des deux peuples et à ouvrir de nouveaux débouchés au commerce belge.

Législation. Poids. Mesures. Monnaies. — Le code de commerce français est en vigueur en Belgique : la Belgique a également emprunté à la France ses tribunaux et ses chambres de commerce, son système métrique, et ses monnaies, mais l'argent seul a cours légal.

CHAPITRE III.

ROYAUME DES PAYS-BAS.

Bornes. Superficie. Population. — Le royaume des Pays-Bas est situé entre 49° 28′ et 53° 30′ lat. nord, 1° 4′ et 4° 53′ long. est. Il est borné à l'ouest et au nord par la mer du Nord, à l'est par le Hanovre et la Prusse rhénane (Zollverein), au sud par la Belgique.

Le grand-duché de Luxembourg, enclavé entre la Prusse rhénane, la Belgique et la France, dépend du royaume des Pays-Bas, mais fait partie du Zollverein.

La superficie totale est de 34,600 kil. c. dont 32,100 pour la Hollande et 2,500 pour le Luxembourg : la population est de 3,540,000 (106 habitants par 100 hectares).

Le royaume se divise administrativement en dix provinces et deux duchés, Limbourg et Luxembourg. La capitale est la Haye, 88,000 h.; la principale ville, Amsterdam (270.000 h.).

Situation commerciale. — La Hollande n'occupe sur la carte d'Europe qu'un espace insignifiant. Terre de marécages et de tourbières, conquise sur l'Océan et défendue à peine par ses digues; sans soleil, sans forêts, sans mines, elle ne doit rien à son industrie à qui manquent la plupart des matières premières, et peu de chose à sa richesse agricole, qui est toute artificielle. Cependant, au XVIe et au XVIIe siècle, la Hollande était la première puissance commerçante de l'Europe; et aujourd'hui son commerce, sa richesse, son empire colonial, qui ne le cède qu'à celui de la Grande-Bretagne, lui assurent encore un des premiers rangs après l'Angleterre, la France et l'Allemagne.

Cette prospérité, hors de proportion avec ses ressources apparentes, la Hollande la doit à ses voies navigables, au développement de ses côtes, à son admirable situation

maritime, sur la mer du Nord, au centre des populations les plus commerçantes de l'Europe; situation qui a fait des Hollandais les rouliers des mers, les courtiers du commerce universel, et les banquiers de l'Europe.

PRODUCTION NATIONALE DES PAYS-BAS.

Climat, nature du sol. — Le climat de la Hollande est brumeux, froid, et humide : le sol, en partie situé au-dessous du niveau de la mer, est sablonneux ou marécageux; mais le travail a triomphé de la nature : les marais et les lacs entourés de digues, desséchés par de puissantes machines, sont devenus des polders couverts de prairies et de moissons; la mer a reculé, et si dans cette lutte corps à corps avec l'Océan, l'homme a parfois été vaincu, si les inondations ont englouti des districts entiers, jamais il n'a perdu courage, toujours prêt à reconquérir pied à pied, le lendemain, le terrain perdu la veille.

Production agricole. — La Hollande a 2,168,150 hectares de terres cultivables sur 3,460,000 : le Luxembourg 200,000, sur 250,000 hectares. Les deux tiers de cette étendue sont occupés par d'immenses *prairies* qui nourrissent un million et demi de bestiaux, 2 millions de moutons, des chevaux robustes et de haute taille. Les porcs, qui sont au nombre de 600,000, et la volaille sont l'objet d'un commerce considérable avec l'Angleterre.

La production des *céréales* ne suffit pas à la consommation : la pomme de terre, la chicorée, le houblon sont cultivés avec succès.

Parmi les *cultures industrielles* les plus importantes sont celles du lin et du chanvre, du pastel, de la garance, et du colza.

Les jardins potagers et ceux qui sont destinés à la culture des fleurs occupent un espace considérable, surtout dans la Hollande proprement dite, et leurs produits n'ont pas de rivaux en Europe : mais la Hollande manque de bois et l'on ne trouve de forêts que dans le Luxembourg.

Production minérale et pêcheries. — L'argile et la

tourbe sont les seules productions minérales de la Hollande, qui n'a pas de pierre à bâtir, et qui construit ses édifices en bois ou en briques.

Les pêcheries des côtes de Hollande comptent parmi les plus riches de l'Europe ; mais les Hollandais ne se contentent pas de la pêche côtière, et chaque année des centaines de barques ou de navires vont se livrer dans la mer du Nord, sur les côtes d'Écosse et même à Terre-Neuve et en Islande, à la pêche de la morue, du maquereau, du hareng, dont la Hollande avait autrefois le monopole et qui est encore aujourd'hui l'une des ressources de sa nombreuse population maritime.

Production industrielle. — La Hollande, commerçante et maritime, n'est pas un pays industriel ; la nature lui a refusé la plupart des matières premières, et le combustible ; et les conditions d'infériorité où elle se trouve ne lui permettent pas de lutter contre la Belgique, l'Angleterre, l'Allemagne et la France, qui l'entourent.

Principales industries. — Les **manufactures de coton**, de *Leyde*, de *Dordrecht*, de *Harlem*, qui consomment annuellement 10 à 12 millions de kilog. de coton brut, et 6 millions de kilog. de fils anglais, et qui occupent 400,000 broches ; les **fabriques de draps**, de feutres, de couvertures de laine de *Leyde*, d'*Amsterdam*, de *Delft*, ne travaillent que pour la consommation intérieure, ou pour l'exportation dans les colonies hollandaises, en Chine, au Japon où les tissus anglais commencent à se substituer à ceux de la Hollande.

La chapellerie d'*Utrecht*, les velours d'Amsterdam, connus sous le nom de velours d'Utrecht ; les toiles autrefois si renommées de Frise et de Hollande ; les tanneries de Leyde, de Harlem, d'Amsterdam, d'Utrecht ; la carrosserie de la Haye et de Harlem, ne peuvent plus soutenir la concurrence étrangère même sur le marché hollandais.

Les *industries métallurgiques* comptent à la *Haye*, à *Utrecht*, à *Maestricht* quelques établissements importants : mais les grandes industries hollandaises sont celles qui se

rattachent directement à l'agriculture ou au commerce de la Hollande :

La **fabrication du beurre et du fromage** à *Edam*, à *Alkmaar* qui exportent chaque année de 250,000 à 260,000 quintaux de fromages et de 140,000 à 160,000 quintaux de beurre par Rotterdam et Amsterdam.

Les **distilleries de genièvre**, de *Schiedam* sur la Meuse et de *Delft*, qui produisent plus de 420,000 hect. chaque année.

Les **raffineries de sucre** d'*Amsterdam*, de *Leyde*, etc. qui exportent près de 60 millions de kilogrammes.

Les **briqueteries** de *Groningue* et de la Frise.

La **taille des diamants**, industrie spéciale d'*Amsterdam* qui y occupe 10,000 ouvriers et où le commerce des diamants atteint une valeur de plus de 100 millions.

La **papeterie**, la **librairie** et l'**imprimerie** de *Leyde*, d'*Utrecht*, de *Harlem*, d'*Amsterdam*, autrefois le grand atelier de la contrefaçon et des publications clandestines, florissantes encore depuis que les conventions internationales qui protégent la propriété littéraire leur ont fait perdre cette ressource.

Enfin les **constructions maritimes**, la plus ancienne et l'une des plus actives industries des Pays-Bas, qui comptent près de 700 chantiers.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

Principaux ports. Lignes de navigation. — Les côtes de Hollande, semées de bancs de sable et d'îles basses et marécageuses; creusées par le golfe du Zuyderzée, petite mer intérieure de 3,900 kil. c. de superficie, sont formées de dunes sablonneuses depuis l'embouchure de la Meuse jusqu'au Texel, plates et inondées, sur les bords du Zuyderzée et jusqu'à l'embouchure de l'Ems, et au golfe du Dollart.

Deux grands ports centralisent presque tout le commerce extérieur de la Hollande, Rotterdam et Amsterdam.

Rotterdam (114,000 h.), à l'embouchure de la Meuse, sillonnée d'innombrables canaux, dont un, celui de Gorée,

la rattache à la mer du Nord et permet aux navires d'éviter la passe difficile de Brielle; au point de jonction de la navigation maritime et de la navigation fluviale du Rhin et de la Meuse, tend à devenir la première place de commerce de la Hollande. Des services réguliers la font communiquer avec tous les grands ports d'Angleterre, avec *Dunkerque*, le *Havre, Bordeaux* en **France**, Anvers en Belgique, Hambourg en Allemagne, Bergen en Norwége, Copenhague, Stettin, Saint-Pétersbourg, sur la Baltique; Cadix, Barcelone, Marseille, Messine, Constantinople, sur la Méditerranée; New-York, en Amérique; les bateaux à vapeur du Rhin la rattachent à l'Allemagne continentale; les chemins de fer à la Belgique et à la Prusse. Entrepôt des produits des colonies hollandaises, cafés, sucres, tabacs, indigos, thés, riz, épices, que lui apportent les navires de la *Société de Commerce des Pays-Bas*, et qu'elle réexporte dans toute l'Europe, principal dépôt des produits agricoles de la Hollande, port de transit entre le Zollverein et l'Angleterre, Rotterdam reçoit ou expédie chaque année plus de 5,600 navires de mer, dont 300 des pays hors d'Europe, près de 10,000 bâtiments par le Rhin et la Meuse, et 60,000 à 80,000 barques belges et hollandaises qui approvisionnent son marché des produits agricoles qu'elle réexporte à Londres et à Newcastle.

Amsterdam (270,000 h.), la seconde capitale de la Hollande, est située sur le Zuyderzée, et communique avec la mer du Nord par un canal de 82 kil. qui débouche à Nieuwe-Diep, près du port militaire du Helder, en face de la rade du Texel.

Rattachée par des lignes régulières à Londres, Hull, Liverpool, etc., en Angleterre; à *Dunkerque*, au *Havre*, à *Bordeaux*, *à Marseille* en **France**; à Hambourg et aux principaux ports de la Baltique; à la Havane dans les Antilles, à Livourne et à Naples en Italie, centre des chemins de fer hollandais, point de départ des lignes de navigation côtière qui desservent tous les ports de Hollande, Amsterdam est le plus grand marché financier et le premier entrepôt des Pays-Bas, et entretient des relations plus actives que

Rotterdam avec l'Amérique, les Indes, la Chine et le Japon.

Pour le sucre, les cafés, les épices, les matières tinctoriales, le riz, le tabac, la droguerie, son marché ne le cède qu'à celui de Londres : les céréales, les graisses, les graines oléagineuses sont un article considérable d'importation, d'exportation et de transit : le beurre, le fromage, les bestiaux, la garance, produits du sol hollandais, l'étain de la Malaisie, etc., donnent lieu à des transactions importantes surtout avec l'Angleterre, qui envoie en échange ses houilles, ses métaux et ses produits manufacturés.

Le mouvement de l'intercourse avec l'étranger et les colonies est en moyenne de 2,200 navires chargés, à l'entrée, et 2,300 à la sortie : celui du commerce avec l'étranger de 450 à 500 millions.

Les ports de *Flessingue* et de *Middelbourg*, dans l'île de Walcheren, à l'embouchure de l'Escaut occidental, entretiennent des relations avec la Belgique, l'Angleterre et même les Indes orientales. *Scheveningen*, sur la mer du Nord, à peu de distance de la Haye, sert de débouché maritime à la capitale de la Hollande, et reçoit les voyageurs et les marchandises d'Angleterre quand les glaces interrompent la navigation à Rotterdam.

Harlingen (12,000 h.) sur le Zuyderzée est le port d'exportation de la Frise et communique avec Londres et Hull par un service régulier.

Mouvement de la navigation maritime. —Le mouvement général de la navigation, qui ne cesse d'augmenter depuis dix ans, était en 1855 de 12,030 navires chargés, et de 2,113,576 tonneaux; et en 1863 de 19,000 navires et 3,600,000 tonneaux en chiffres ronds.

L'effectif de la marine marchande est de 2,600 navires jaugeant 750,000 tonneaux dont 78 bateaux à vapeur (1863).

Navigation fluviale. — La Hollande possède les embouchures de trois grands fleuves également importants comme voies de communication intérieure, comme routes de transit et de commerce international : l'Escaut, la Meuse et le Rhin.

L'**Escaut** est le principal débouché du commerce de la Belgique avec la Hollande et communique avec les Flandres par le canal de Terneuse à Gand et celui de l'Écluse à Bruges.

La **Meuse** unie à l'Escaut par un grand nombre de canaux naturels, et dont les longs détours ont été supprimés par la construction du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, une des voies les plus actives du commerce avec la Belgique orientale, possède les ports fluviaux de *Maestricht* (30,000 h.), de *Grave,* et de *Dordrecht* (21,000 h.), un des avant-ports de Rotterdam.

Le **Rhin,** grande route du commerce avec l'Allemagne, et du transit entre la Grande-Bretagne et le Zollverein, se divise en cinq bras dont les deux plus importants, le Wahl, avec les ports de *Nimègue* et de *Bommel*, et le Leck avec celui d'*Arnheim*, vont se réunir à la Meuse. Le vieux Rhin qui passe à *Utrecht* (60,000 h.), et à *Leyde* (40,000 h.) pour aller se perdre dans les dunes de la mer du Nord; le Vecht qui finit à Amsterdam ou plutôt à *Muyden*, et l'Yssel qui se jette dans le Zuyderzée à *Kempen,* sont à peu près abandonnés, et ne servent plus à la navigation, si active au contraire sur les canaux qui ont remplacé ces bras ensablés du fleuve.

La navigation du Rhin occupe 25 bateaux à vapeur hollandais dont le service se prolonge jusqu'à *Emmerich* et même jusqu'à *Wesel*, et le mouvement de cette navigation s'élève à 14,000 navires qui portent plus de 19 millions de tonnes de marchandises.

Canaux. — Le système de canalisation de la Hollande favorisé par la nature du sol est le plus complet de l'Europe : les canaux sont les grandes routes, et des milliers de barques ou de bateaux à vapeur y transportent sans cesse les voyageurs et les marchandises. Outre ceux que nous avons cités les principaux sont :

1° Le *canal d'Amsterdam* à Rotterdam, par Harlem (32,000 h.), Leyde, La Haye, et Delft avant-port de Rotterdam (120 kil.).

2° Le *canal de Harlingen au golfe du Dollart*, et à l'em-

bouchure de l'Ems par Leeuwarden, capitale de la Frise, Groningue (36,000 h.), et le port de Delfzul en face d'Emden (145 kil.).

Chemins de fer. — Malgré l'activité de sa navigation intérieure, et les nombreuses routes de terre qui circulent sur les digues de ses canaux et suppléent pendant l'hiver à la navigation, la Hollande a environ 800 kil. de chemins de fer en exploitation ou en construction.

Les lignes principales, qui font déjà aux canaux une concurrence sérieuse, sont :

1° Celle d'*Anvers à Amsterdam* par Rotterdam, la Haye et Leyde, ou par Utrecht et Maarssen (185 kil.).

2° Le *chemin de fer central néerlandais*, d'Utrecht à Zwolle (Over-Yssel), par Harderwyk, qui doit se prolonger vers Groningue et Leeuwarden.

3° La *ligne d'Utrecht à Emmerich*, et à la frontière allemande, par Arnheim et Emmerich.

Maestricht communique avec la Belgique (Liége), et la Prusse rhénane (Aix-la-Chapelle), par une double ligne, et le *Luxembourg hollandais* est traversé par trois embranchements qui le rattachent aux chemins de fer français par Thionville, aux chemins de fer belges par Arlon, aux chemins rhénans par Trèves, etc... (Guillaume-Luxembourg).

Lignes télégraphiques. — La Hollande est couverte d'un réseau télégraphique qui la met en communication avec tout le continent et avec l'Angleterre par un câble de 218 kil. entre Scheveningen et Oxford-Ness.

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA HOLLANDE.

Valeur des échanges. — Le commerce extérieur de la Hollande, qui était en 1856 de 1,582,297,888 fr., s'élevait, en 1864, à 2 milliards, dont un milliard deux cents millions à l'importation générale.

Les pays qui prennent à ce commerce la part la plus active, sont la *Grande-Bretagne* (460 millions), *le Zollverein* (460 millions), *les colonies hollandaises* (270 millions),

la Belgique (180 millions), *la France* (90 millions), la Russie, Hambourg, la Norwége et la Suède, les États-Unis, la Chine et le Japon, où la Hollande a perdu le monopole commercial qu'elle y exerçait depuis deux siècles.

Importation. — Parmi les produits importés, les principaux sont : 1° *Matières premières. La houille* et les métaux (fer, cuivre, etc.), d'Angleterre, du Zollverein et de Belgique, l'étain de Banca (40,000 quintaux) destiné à la réexportation; les cotons d'Asie et d'Amérique dont une partie en transit, les chanvres, le lin, les graines oléagineuses, la potasse, les résines, les graisses de la Russie et des pays de la Baltique, les bois de construction de la Suède, de la Norwége et de la Russie, les peaux de l'Amérique du Sud et de Russie (150,000 pièces en 1863), les matières tinctoriales de Java, de l'Inde et de Campêche.

2° *Denrées alimentaires.* Les céréales de la Baltique, les vins de France et d'Espagne, les riz, le sucre, les cafés, les thés, les épices des Indes hollandaises dont Rotterdam et Amsterdam sont les principaux marchés, et que leurs entrepôts, rivaux de ceux de Londres, déversent dans le monde entier; enfin, les tabacs que reçoit le port d'Amsterdam, et qui sont manufacturés à Utrecht et à la Haye.

La Hollande tire de l'étranger un grand nombre de produits manufacturés, destinés à la consommation ou même à la réexportation : tels que les tissus d'Angleterre, de Belgique, du Zollverein, de France et de Suisse, la quincaillerie, les armes, les machines belges, anglaises et prussiennes; les modes, la mercerie et la verrerie françaises, etc.

Exportation. — L'exportation, qui s'élève à 800 millions environ, ne comprend guère que 300 millions de produits du sol ou de l'industrie hollandaise : la garance exportée pour l'Angleterre, le tabac pour Londres et pour la France, les légumes, les bestiaux, le beurre, le fromage, le genièvre à destination des ports anglais, le poisson frais ou salé, qui s'exporte surtout dans le midi de l'Europe, les tissus de coton et de laine destinés aux colonies et à la Chine, les pierres précieuses, polies et taillés à Amsterdam,

les sucres raffinés, les peaux préparées, les navires et les agrès qui s'échangent avec les produits de l'Europe septentrionale.

Les produits des colonies : cafés, sucres, riz, épices, thés, indigo, cochenille, étain de Banca, qui sont considérés comme hollandais et qui se répandent dans toutes les parties de l'Europe, surtout dans les pays de la Baltique et en Allemagne, représentent une valeur de 200 millions.

Enfin le commerce de réexportation et de transit qui a pour objet les céréales, les métaux, les bois, les chanvres, les graines oléagineuses, les résines, la potasse, les huiles végétales et minérales et les produits manufacturés, dépasse aujourd'hui 300 millions.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Caractère national. — Né sous un ciel terne et froid, obligé de disputer à la mer la terre même qu'il habite, marin et agriculteur par habitude et par nécessité, le peuple hollandais est laborieux, patient, économe, doué, sous une apparence flegmatique, d'une activité qui ne se lasse et qui ne se repose jamais; hardi quand il le faut, fier parce qu'il se sent riche et fort; sans imagination, mais plein de bon sens et d'intelligence pratique. La Hollande, dont le gouvernement constitutionnel est aujourd'hui l'un des plus sages et des plus respectés de l'Europe, a toujours aimé les institutions libres, parce que la liberté sert les intérêts de son commerce : elle a toujours compris la nécessité de l'association, parce que dans sa lutte contre les éléments et les hommes, l'union pouvait seule assurer son triomphe.

Compagnies de commerce. — Aussi nulle part les associations commerciales ne sont-elles plus multipliées : Compagnies de chemins de fer : *Compagnie royale de navigation* qui dessert la mer du Nord, la Baltique, les ports français de la Manche et de l'Océan, et toute la Méditerranée: Société *des bateaux à vapeur et des remorqueurs du Rhin*, Société *pour la pêche africaine*, pour la raffinerie du sucre, etc.

De toutes ces compagnies, la plus puissante est la *Société de commerce des Pays-Bas* (Handels-maatschappy), fondée, en 1824, au capital de 75 millions pour l'exploitation du commerce et pour le perfectionnement de l'industrie nationale. Elle sert d'intermédiaire à l'État pour le transport et la vente du produit des impôts en nature perçus dans les Indes néerlandaises : ces ventes, qui se font aux enchères sur les marchés d'Amsterdam, de Rotterdam et de Middlebourg, règlent le prix des cafés, des épices et des sucres sur toutes les places de l'Europe.

Etablissements de Crédit.— La Hollande est, après l'Angleterre et la France, le premier marché financier de l'Europe, et elle possède un capital de plus de 3 milliards 600 millions engagé dans toutes les grandes entreprises européennes. Les principaux établissements de crédit sont : la *Banque des Pays-Bas*, créée à Amsterdam, en 1814, au capital de 15 millions de florins, et qui possède le monopole de l'émission des billets : la *Banque de Crédit des Pays-Bas*, la *Société de crédit industriel* d'Amsterdam, et *la Société commerciale* formée par la réunion des courtiers sur les fonds.

Régime douanier. — Le tarif douanier des Pays-Bas est un des plus libéraux de l'Europe : aucune taxe n'y est supérieure à 5 °/$_0$ de la valeur, et le coton, la houille, la plupart des matières premières sont exemptes. Le produit des douanes ne dépasse pas 6 millions, le 30e du revenu total de l'État (180 millions).

Traités de commerce. La Hollande a des traités de commerce et des conventions postales et télégraphiques avec toutes les puissances européennes : un traité récent signé avec la France (1865), assure à la Hollande les avantages des conventions conclues avec l'Angleterre, la Belgique, etc., et ouvre à notre pavillon les ports des Indes néerlandaises.

COLONIES.

Colonies. — Une des principales causes de la prospérité de la Hollande, que nous ne pouvons qu'indiquer ici, c'est son empire colonial, le premier du monde après ce-

lui de l'Angleterre. Si les comptoirs de *Guinée* ont perdu leur importance, si la *Guyane* et les *Antilles* hollandaises ne se développent que lentement, les immenses colonies de l'Océanie, *Java*, *Sumatra*, Banca, Borneo, Timor, les Moluques, Célèbes, la Nouvelle-Guinée, avec leur population de 17,746,000 h., marchent de progrès en progrès, malgré le système du monopole qui fait de l'État le seul propriétaire, le seul agriculteur et le seul commerçant dans les Indes néerlandaises, et qui finira sans doute par céder à l'opposition du parti libéral en Hollande.

POIDS ET MESURES.

Les Pays-Bas ont adopté en 1835 le code de commerce français, et, en 1850, le système métrique des poids et mesures sous des noms différents. L'unité monétaire est le *florin* (monnaie de compte) = 2 f., 1164 : l'argent seul a cours légal. Les monnaies réelles sont : le **ryksdaaler** = 5 f. 25 le **gulden** = 2 f. 10, etc., et le **cent** monnaie de cuivre = 0,021.

L'unité de *poids* est le **pund** = 1 kilog.

L'unité *itinéraire* le **mille** = 1 kilomètre.

CHAPITRE IV.

LE ZOLLVEREIN (UNION DOUANIÈRE ALLEMANDE).

Bornes. Superficie. Principaux États. Population. — On donne le nom de Zollverein à une association douanière formée de 1819 à 1854, sous l'impulsion de la Prusse, et qui comprend toutes les provinces prussiennes et tous les États de la Confédération germanique, sauf l'Autriche, le Mecklembourg et les villes hanséatiques (Brême, Hambourg et Lubeck).

Les limites du Zollverein sont, au nord, la mer du Nord, le Danemark (Jutland) et la Baltique; à l'est les provinces polonaises de la Russie et de l'Autriche ; au sud, l'Autri-

che et la Suisse; à l'ouest, la France, la Belgique et les Pays-Bas.

Les États qui en font partie sont :

1° Le **Royaume de Prusse,** le plus riche, le plus peuplé et le plus puissant des États du Zollverein, qui s'étend du Rhin au Niémen, qui touche à l'Autriche, à la Russie et à la France, qui peu à peu essaie d'absorber les petites principautés de l'Allemagne du Nord, et qui en effaçant les frontières commerciales, a fait un premier pas vers la suppression des frontières politiques. La superficie de la Prusse, en y comprenant les provinces qui ne font pas partie de la Confédération, mais qui sont affiliées au Zollverein, est de 280,700 kil. c., sa population de 19,300,000 h. Capitale Berlin, sur la Sprée, 558,000 h.

2° *Groupe de l'Ouest.* Le **Grand-duché de Bade**. — (Carlsruhe), 1,400,000 h.

Le **Grand-duché de Hesse**. — (Darmstadt), 900,000 h.

Le **Duché de Nassau.** — (Wiesbaden), 500,000 h.

La ville libre de **Francfort**. 90,000 h.

Le **Grand-duché de Luxembourg**, qui appartient au roi des Pays-Bas, 200,000 h.

3° *Groupe du Sud.* Le **Royaume de Wurtemberg.** — 1,820,000 h. (Stuttgard).

Le **Royaume de Bavière**. — 4,800,000 h. (Munich).

4° *Groupe du Centre.*

Le **Royaume de Saxe.** — 2,300,000 h. (Dresde).

La **Thuringe** (duchés de Saxe, principautés de Reuss, etc... 1,200,000 h.).

La **Hesse-Cassel**. 750,000 h.

Le **Duché de Brunswick**. 300,000 h.

5° *Groupe du Nord.* Le **Royaume de Hanovre.** — 2 millions d'habitants, c. Hanovre, sur la Leine.

Le **Grand-duché d'Oldenbourg**. 300,000 h.

Les **Duchés de Sleswig-Holstein et Lauenbourg**, 1,100,000 h.

La superficie totale, y compris la Prusse, est de 522,260 kil. c. et la population de 36 millions d'habitants.

Situation commerciale. — Située au centre de l'Eu-

rope, l'Allemagne donne la main à la Russie et à la France, à la Suisse et aux pays scandinaves; c'est le cœur du monde européen, toutes les grandes artères commerciales la traversent, toutes les grandes voies du transit continental lui appartiennent : mais en multipliant les douanes, en hérissant d'obstacles le sol germanique, le morcellement politique entravait le mouvement commercial : les petits intérêts mal compris paralysaient la prospérité générale; aussi le Zollverein a-t-il rendu un immense service à l'Allemagne et à l'Europe, en reportant aux limites de la Confédération ces barrières intérieures qui à chaque pas arrêtaient le commerce et décourageaient l'industrie.

La frontière continentale du Zollverein présente un développement de 4,000 kil., sa frontière maritime n'en a guère que 1,600 dont 400 sur la mer du Nord et 1,200 sur la mer Baltique. Ce sont des côtes basses, sablonneuses, à demi inondées, bordées de golfes marécageux, le Dollart en Hanovre, dans la mer du Nord; les lagunes de Stettin, du Frische-Haff, et du Curische-Haff, en Prusse, dans la Baltique. Les bons ports sont rares, et les plus importants, les trois villes hanséatiques de Brême, de Hambourg et de Lubeck, ont gardé leur antique et lucrative indépendance commerciale : aussi le commerce maritime du Zollverein ne peut-il se comparer avec le développement de ses relations continentales.

PRODUCTION NATIONALE DU ZOLLVEREIN.

Climat, nature du sol. — La vaste étendue du territoire du Zollverein entraîne une grande variété de sol et de climat : au nord les brumes du *Hanovre*, les neiges et les glaces de la *Pologne* et de la *Prusse orientale*, au sud le ciel italien, et le soleil de la *Bavière;* sur les bords de la Baltique, des plaines immenses, des sables, des marécages, des dunes couvertes de sapins; sur les bords du Rhin, des vallées fertiles, où mûrit la vigne; en *Saxe* et dans les montagnes du *Harz* et de la *Forêt-Noire*, des terrains granitiques, un sol tourmenté, des traces de volcans éteints.

Aussi l'Allemagne présente-t-elle une variété de productions qui est un des éléments de sa richesse.

Production agricole. — La production des *céréales*, peu considérable dans le nord, mais très-active dans le centre (Hanovre, Saxe Prussienne, Silésie, Posnanie), et dans le midi (Bavière, Wurtemberg, grand-duché de Bade), ne saurait être évaluée à moins de 230 millions d'hectolitres.

La culture de la *pomme de terre*, très-répandue dans toute l'Allemagne, est surtout pratiquée en Prusse et en Hanovre : celle du *houblon* en Bavière (60,000 quintaux métriques), dans le Wurtemberg et le grand-duché de Bade (16,000 quintaux); celle de la *betterave* en Prusse et dans le grand-duché de Bade (2 milliards de kilog.).

Les *jardins et les vergers* sont l'objet d'une culture importante, qui fait la richesse du Hanovre, de la Prusse rhénane, et de la Bavière.

La *vigne* réussit sur les bords du Rhin, sur ceux du Danube, et dans quelques districts de la Saxe. Les vins de *Johannisberg*, de *Rudesheim*, etc. comptent parmi les crus les plus renommés du globe. On évalue la production moyenne du Zollverein (Prusse, Bavière, Hanovre, Bade, Hesse) à environ 2,160,000 hectolitres.

Parmi les *cultures industrielles*, le premier rang appartient à celle du *lin* et du *chanvre*, que le grand-duché de Bade, le Hanovre et la Prusse produisent en abondance : les *graines oléagineuses*, colza, etc. réussissent dans toute l'étendue de l'Allemagne; les *plantes tinctoriales* et surtout la garance, en Bavière et dans le Palatinat.

Le *tabac* est cultivé dans toute l'Allemagne, surtout dans le duché de Bade, la Bavière rhénane, la Hesse et la Prusse : la production est évaluée à plus de 600,000 quintaux. Enfin les riches *forêts* de chênes, de sapins, etc. du Wurtemberg, de la Saxe, de la Prusse septentrionale, de la Prusse rhénane, de la Thuringe donnent lieu à une immense exploitation.

Les *prairies* du Hanovre, de la Prusse, de la Bavière, les pâturages du Wurtemberg et de la Saxe, nourrissent

de nombreux bestiaux que l'on évalue à 15 millions de têtes de gros bétail, pour tout le Zollverein (6,200,000, Prusse; 2,700,000, Bavière; 900,000, Wurtemberg), sans y comprendre plus de 300,000 têtes pour le Mecklembourg. Il est difficile, en l'absence de statistiques récentes et s'étendant à tout le Zollverein, d'évaluer le nombre de *moutons* que nourrissent ses pâturages, mais le Wurtemberg, la Bavière, la Prusse, la Saxe, comptent parmi les pays producteurs les plus importants pour la laine.

Les *chevaux* d'attelage du Mecklembourg, du Holstein et du Hanovre, les chevaux de selle de la Prusse et de la Saxe, sont l'objet d'un commerce considérable et comptent parmi les races les plus estimées de l'Europe.

Production minérale. — L'Allemagne avec ses montagnes, ses terrains calcaires et granitiques, est dans les conditions les plus favorables pour la production minérale.

L'exploitation de la **houille** appartient surtout à la Prusse, qui tire des bassins de la Ruhr, de la Sarre, de Tarnowitz et de Waldenbourg, en Silésie, plus de 180 millions de quintaux, valant près de 160 millions de francs. Les houillères de la Bavière, de la Saxe (*Swickau*, *Dresde*. *Leipzig* et *Bautzen*), du Hanovre, des deux Hesses et de Bade, produisent à peine le dixième de celles de la Prusse.

Pour la production du **fer** comme pour celle de la houille, la Prusse est au premier rang par ses mines de Silésie, de Westphalie, et des provinces de la rive gauche du Rhin; cependant le Hanovre, la Thuringe, la Bavière renferment des gisements importants.

Les mines de **cuivre** de Gozlar (Hanovre), celles de la Saxe, de la Thuringe, et de la Silésie commencent à s'épuiser et ne suffisent pas à la consommation du Zollverein.

Les mines du *Harz* (Hanovre et Brunswick) donnent des **plombs** qui le disputent aux meilleurs plombs anglais : les mines prussiennes de la Silésie et des bords du Rhin, celles de la Saxe, du Palatinat et du grand-duché de Bade fournissent également des produits supérieurs et qui dépassent les besoins de la consommation.

Les mines d'**étain** d'Altenberg, en Saxe, le disputent à celles de Cornouailles, les mines de **zinc** de Tarnowitz en Silésie, celles de la Prusse rhénane, de la Westphalie, du duché de Bade, qui sont au nombre de 110, et produisent annuellement plus de 3 millions de quintaux, placent le Zollverein au premier rang de la production européenne.

Les mines d'**argent** du Harz produisent à elles seules environ deux millions deux cent mille francs d'argent : celles de Freyberg en Saxe et celles de la Silésie, dépassent la production du Harz. Enfin le cobalt, l'arsenic, le manganèse, le sel gemme donnent lieu, en Saxe et en Bavière, à une exploitation considérable.

Les tourbières du Hanovre et de la Prusse, les argiles de Silésie et de Saxe, les pierres de taille, les marbres, etc. sont pour le Zollverein la source de revenus importants.

Les eaux minérales de Creutznach, de Salzbrunn, d'Aix-la-Chapelle en Prusse, d'Ems, de Seltz, de Schwalbach, de Wiesbaden, dans le Nassau, de Pyrmont en Hanovre, de Kissingen en Bavière, de Wildbad en Wurtemberg, de Hombourg et Nauheim en Hesse, de Bade, etc., méritent d'être citées pour l'exportation à laquelle elles donnent lieu, et pour l'affluence des étrangers qu'elles attirent en Allemagne.

PRODUCTION INDUSTRIELLE.

L'abondance des matières premières et du combustible végétal et minéral, l'heureuse disposition des cours d'eau, la facilité des communications, tout concourt à favoriser l'industrie allemande, qui au moyen âge rivalisait avec celle de l'Italie et des Flandres, mais les entraves qui gênaient la liberté industrielle, le régime des corporations, les traditions opiniâtres de la féodalité, ont longtemps arrêté le progrès moderne.

I. INDUSTRIES TEXTILES.

Fils et tissus de coton. On évaluait, en 1860, la population occupée par cette industrie dans toute l'étendue du

Zollverein, à plus de 300,000 ouvriers, dont 112,000 en Prusse, 30,800 en Bavière et 12,000 en Saxe. Le nombre des broches s'élevait à 2,400,000. Les principaux centres de fabrication sont :

1° En Prusse, dans la province rhénane, *Elberfeld* (56,000 h.) et *Barmen* (51,000 h.), sur la Vipper, les deux métropoles d'une région industrielle, dont l'activité et le rapide développement rappellent le prodigieux essor des industries de Manchester. La teinture, l'impression sur étoffes, la bonneterie, concourent pour une large part, avec la filature et le tissage, à la richesse du Lancashire prussien. *Berlin,* la capitale de la Prusse, *Breslau* en Silésie; *Erfurt*, ville de 35,000 h., en Thuringe; *Cologne* dans la Prusse rhénane, etc., possèdent d'importantes manufactures.

2° **Bavière.** *Augsbourg* sur le Leck (45,000 h.), la première ville du Zollverein pour la filature et le tissage mécanique, occupe près de 200,000 broches, et ses tissus imprimés font concurrence à ceux de Mulhouse.

3° En **Saxe**, *Chemnitz* (48,000 h.) longtemps sans rivale en Allemagne dans la fabrication des mousselines et des étoffes légères, est l'un des principaux centres de la filature.

4° Dans le grand-duché de Bade et dans le Wurtemberg, la fabrication des tissus grossiers a pris une grande importance.

Tissus de laine. On évalue la production totale du Zollverein à 420,000,000 de kilogrammes dont 290 millions pour la consommation intérieure.

La Prusse tient le premier rang dans la fabrication ; *Aix-la-Chapelle* (60,000 h.), dans la province rhénane, rivalise avec les fabriques d'Elbeuf et de Verviers.

Berlin, Elberfeld, Barmen, Cologne, Dusseldorf, sur le Rhin, Breslau en Silésie, etc., ont des filatures et des manufactures de draps, de tapis, de châles, de passementeries dont les produits soutiennent la concurrence avec ceux de la Belgique, de la France, et de l'Angleterre.

La Saxe, qui emploie plus de 1,000 métiers ou machines et plus de 20,000 ouvriers, possède à *Bischoffswerda*, à

Bautzen, à *Chemnitz*, à *Camenz*, etc., des manufactures de tissus fins qui le disputent aux produits français.

La Bavière (*Augsbourg* et *Nuremberg*), le Wurtemberg (*Ulm*), le grand-duché de Bade, le Luxembourg, le duché de Weimar, exportent peu de produits, mais suffisent à la consommation intérieure.

Tissus de lin et de chanvre. La filature du lin occupe dans le Zollverein plus de 250,000 broches; la Prusse, avec les manufactures de *Bielefeld*, en Westphalie, de *Breslau*, de *Stettin*, etc., le Hanovre avec celles de *Hanovre*, d'*Osnabruck*, de *Hildesheim*, etc., la Saxe avec les toiles damassées de *Chemnitz*, de *Grosschœnau*, etc., occupent le premier rang dans la fabrication allemande.

Soieries. Le premier rang appartient à la Prusse, *Elberfeld*, pour les tissus de tout genre, *Berlin*, pour les étoffes mélangées, *Crefeld*, ville de près de 50,000 habitants, située sur la rive gauche du Rhin, berceau de l'industrie des soieries en Allemagne, pour les rubans et les velours, marchent sur les traces de Lyon et de St-Etienne. La Saxe, la Bavière (*Augsbourg*), suivent de loin la Prusse.

Dentelles. La fabrication des dentelles est répandue dans toute l'Allemagne, où elle occupe près de 150,000 ouvrières; mais la Saxe à elle seule en emploie 100,000. *Dresde* et *Annaberg* sont les centres de cette industrie.

II. AUTRES INDUSTRIES QUI METTENT EN ŒUVRE LES PRODUITS VÉGÉTAUX OU ANIMAUX.

Papeterie et librairie. La fabrication du papier, activée par un immense commerce de librairie, et par un grand nombre de publications soit périodiques, soit isolées, est répandue dans tous les pays du Zollverein. Il en est de même du commerce des livres. *Stuttgard*, *Munich*, *Gotha*, *Berlin*, *Dresde*, *Gœttingue*, *Deux-Ponts*, et presque toutes les grandes villes d'Allemagne, ont des imprimeries et des librairies importantes; mais le centre de l'industrie typographique et du commerce de la librairie est **Leipzig**, siége de l'association du Bœrserverein qui réunit toute la librairie allemande.

La raffinerie des sucres indigènes occupe 248 fabriques répandues dans toute l'Allemagne, et produit 160 à 165 millions de kilogrammes.

Les *brasseries*, les *distilleries*, qui livrent à l'exportation plus de 200,000 quintaux, les *manufactures de tabac*, surtout celles de Brême, qui fabriquent par an plus de trois cents millions de cigares, les *tanneries* d'Augsbourg, de Berlin, de Kœnigsberg, de Cologne, de Hanovre, *la cordonnerie* qui occupe plus de 300,000 ouvriers, la *ganterie* de Potsdam et de Berlin, les *fabriques de cuirs vernis* de Mayence, de Worms et d'Elberfeld, rivalisent d'activité avec l'industrie anglaise et française.

La *carrosserie* de Berlin, d'Aix-la-Chapelle, de Francfort sur le Mein, d'Offenbach (Hesse-Darmstadt), le dispute à celle de France et d'Angleterre, et Nuremberg, la métropole industrielle de la Bavière (64,000 h.), n'a pas de rivale en Europe pour la *tabletterie*, les jouets et la fabrication des ouvrages en bois.

III. INDUSTRIES QUI S'APPLIQUENT AUX PRODUITS MINÉRAUX.

L'industrie des fers, protégée par l'élévation des tarifs douaniers, a pris depuis un quart de siècle d'immenses développements.

La **Prusse** marche au premier rang avec ses forges au bois de Westphalie et de Silésie, ses forges à la houille du bassin de la Sarre, et de la Ruhr, ses fonderies de la province rhénane (7 millions de quintaux de fonte et 5 millions de quintaux de fer); ses aciers de *Stolzberg*, et d'*Essen* près de Cologne; sa coutellerie et ses armes blanches de *Solingen* (20,000 h.) dans la Prusse rhénane; sa quincaillerie de *Remscheid* (Prusse rhénane) et de *Berlin;* ses fabriques de machines de Berlin et d'Aix-la-Chapelle.

La **Bavière** avec ses machines fabriquées à Augsbourg et à Munich, le **Hanovre** avec ses usines de Linden, le **Wurtemberg** avec celles d'Esslingen, la **Saxe** avec ses locomobiles de Chemnitz et de Bautzen, le grand-duché de **Bade** avec ses usines de Carlsruhe pour la construction des locomotives, suivent de près l'industrie prussienne.

Pour les cuivres et les bronzes, les principaux centres sont : Iserlohn (16,000 h.) en Westphalie, qui compte 24 fabriques, et Augsbourg sans rivale pour les fils de laiton.

Pour les laminerles de zinc et de plomb, la Prusse rhénane et le Harz (Klausthal, Brunswick, etc.).

Pour l'horlogerie, Willingen dans la Forêt-Noire, Nuremberg et Munich.

Pour la **bijouterie**, Hanau (20,000 h. Hesse-Électorale), Munich, Stuttgard, Pforzheim (Bade), et Berlin.

Pour la fabrication des **instruments d'optique, de précision** et de **musique**, Berlin, Munich et Carlsruhe.

La **poterie** allemande jouit depuis longtemps d'une célébrité méritée ; les porcelaines de Munich, de Berlin, de Meissen, en Saxe, n'ont de rivales que celles de Sèvres.

Les *miroirs* de Furth, en Bavière (20,000 h.), la *gobeletterie* de Nuremberg et les *glaces* de Berlin placent le Zollverein au quatrième rang après la France, la Belgique et l'Angleterre.

Enfin les produits **chimiques** de Barmen, de Magdebourg, de Duisbourg, de Berlin, de Stuttgard, de Emden, en Hanovre, le disputent à ceux de l'Angleterre.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

Principaux ports. Lignes de navigation. — La France entretient peu de relations avec les ports qui appartiennent au Zollverein. La valeur de notre commerce par mer avec l'Association allemande ne dépasse pas 12 à 14 millions.

Les débouchés maritimes les plus importants des pays qui font partie du Zollverein sont, :

1° Sur la mer du Nord :

Emden (royaume de Hanovre), sur le golfe du Dollart, à l'embouchure de l'Ems, port franc de 20,000 habitants, que les chemins de fer rattachent à toute l'Allemagne, et des lignes de bateaux à vapeur à l'Angleterre et à la Hollande. C'est le principal débouché des céréales, des

lins, des bestiaux du Hanovre, que lui apportent le fleuve de l'Ems et le canal d'Aurich.

Sur la rive gauche de l'Elbe, le Hanovre possède deux ports, l'un en décadence depuis la suppression du péage de l'Elbe, le port de *Stade;* l'autre, celui de *Harbourg* (12,000 h.), situé en face de Hambourg, dont il n'est séparé que par le fleuve. Des lignes de paquebots qui la rattachent à Hambourg, à Londres, à Hull, à Rotterdam; un mouvement de 1,200 navires, qui tend à s'accroître; des relations actives avec l'Angleterre, la France, les pays de la Méditerranée, et même l'Amérique, semblent promettre à cette petite ville quelque chose de la prospérité de son opulente voisine.

Les duchés de Sleswig-Holstein possèdent sur la mer du Nord : *Altona*, port franc de 46,000 habitants, à un kil. de Hambourg, naguère le premier port continental du Danemark, et l'un des plus vastes entrepôts commerciaux du nord de l'Europe, aujourd'hui destiné à devenir une succursale de Hambourg; et *Tonningen*, dans le Sleswig, à l'embouchure de l'Eyder, menacé par la construction du canal de l'Elbe à la Baltique, qui lui enlèvera le transit entre les deux mers.

2° Sur la **Baltique :**

Hadersleben, *Apenrade*, et surtout *Flensbourg* (20,000 h.), étaient les principaux ports du Sleswig. Ce dernier, dont le mouvement s'élevait, en 1862, à 3,500 navires, partageait avec Kiel les bénéfices de l'intercourse entre l'Allemagne et les provinces continentales du Danemark. La conquête allemande le réduira à n'être plus qu'un port d'approvisionnement et d'exportation pour le Sleswig septentrional.

Kiel (18,000 h.), dans une admirable situation maritime, rattaché par un canal à la mer du Nord, par des lignes de paquebots à tous les ports de la Baltique, par des chemins de fer à toute l'Allemagne, convoité par la Prusse, qui vient d'en faire un arsenal maritime, est déjà le principal port du Holstein, et un des marchés les plus actifs de l'Europe du Nord pour les céréales, les bois, le colza et les bestiaux.

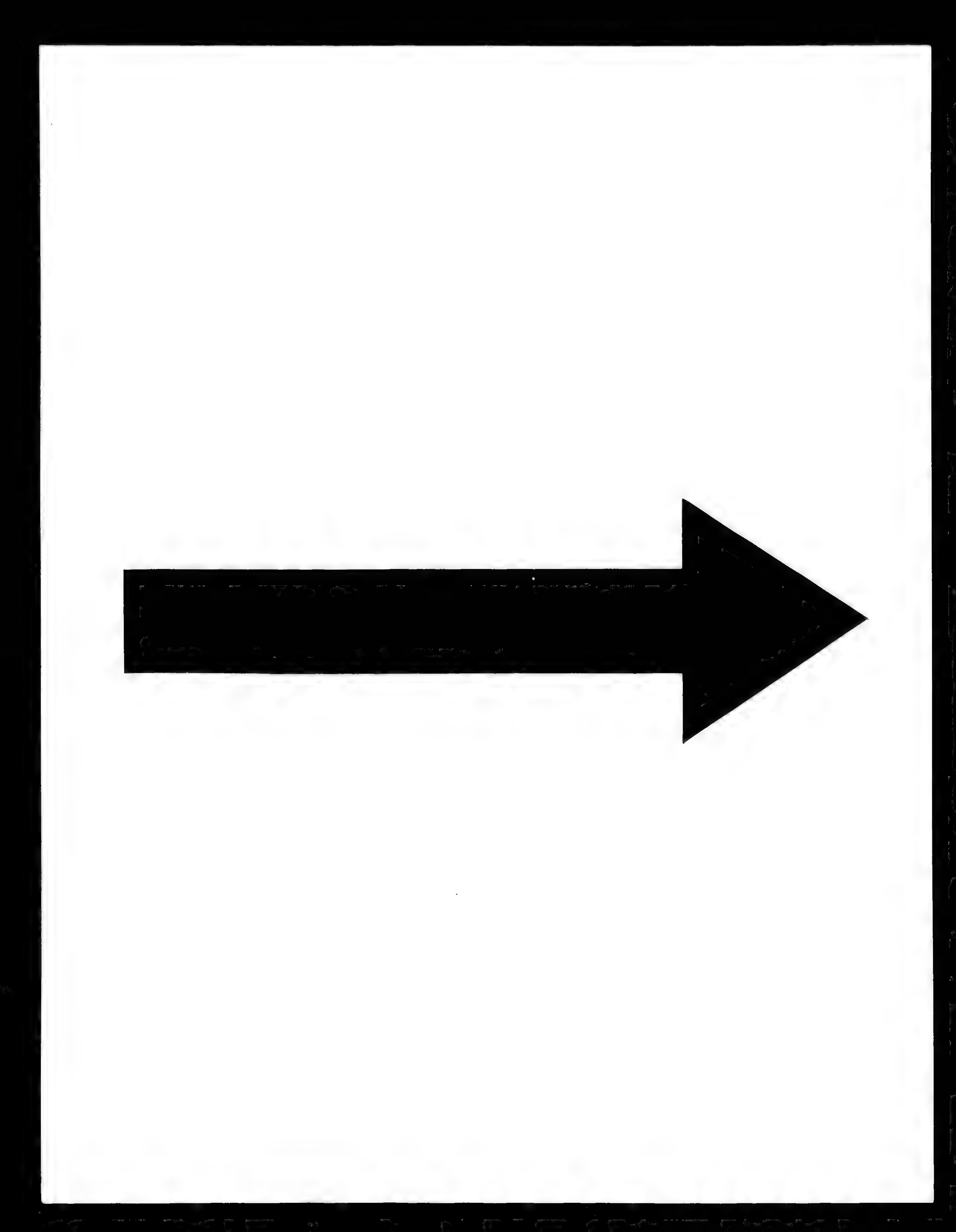
Stralsund (20,000 h.), en face de l'île de Rugen, est le cinquième port marchand de la Prusse, dont le premier est **Stettin**, sur l'Oder (64,000 h.), à 70 kil. de la mer. Desservi par les lignes anglaises et hollandaises de la Baltique, en communications régulières avec le Danemark et la Suède, uni par un embranchement à tout le réseau des chemins de fer prussiens, Stettin est le débouché des céréales, des bois, des laines, des métaux de la Silésie, du Brandebourg et de la Poméranie, l'entrepôt des denrées coloniales, des houilles, etc [illegible] apportent les navires anglais et hollandais. Son [illegible] s'élève à 200 millions, l'intercourse avec l'ét[illegible] 4,000 navires, le cabotage à 3,000, la navigation fluviale à 7,000; ses armements présentaient, en 1863, un effectif de 220 bâtiments et de 66,000 tonneaux.

Swinemunde, à l'embouchure de l'Oder, lui sert d'avant-port.

Dantzig (84,000 h.), sur la Vistule, à 7 kil. de son embouchure, est le second port de la Prusse, l'entrepôt des grains et des bois de la Pologne et, depuis le XIVe siècle, une des reines de la Baltique. Rattachée à la Suède, à la Russie, à l'Angleterre par des lignes de steamers, au réseau de l'Europe du Nord par un embranchement de chemin de fer, son commerce dépasse 120 millions, le mouvement de son port maritime 4,000 navires, et celui de sa navigation fluviale 3,000 bâtiments.

Pillau, à l'entrée du Frische-Half, sert d'avant-port à *Elbing* (25,000 h.) et à *Kœnigsberg* (95,000 h.), capitale de la Prusse orientale, située sur la Pregel, à 4 kil. de son embouchure, débouché de toute cette partie de la Prusse et des provinces limitrophes de la Pologne et de la Russie, dont le mouvement s'élève à 2,200 navires de mer et 6,000 barques venues par les eaux intérieures.

Memel, sur le Kurische-Haff, non loin de l'embouchure du Niémen, est une ville de 20,000 âmes, dont le port, fermé par les glaces, du mois de décembre au mois de mars, appartient, par la nature de ses relations, moins à la Prusse, dont elle fait partie, qu'à la Russie qui lui en-



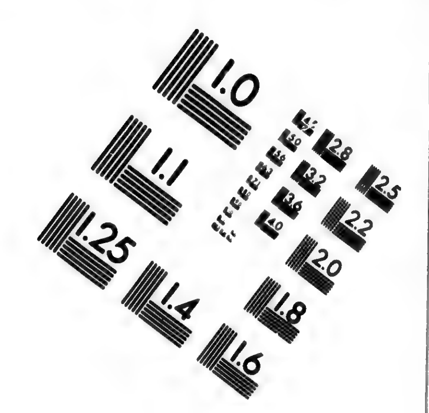
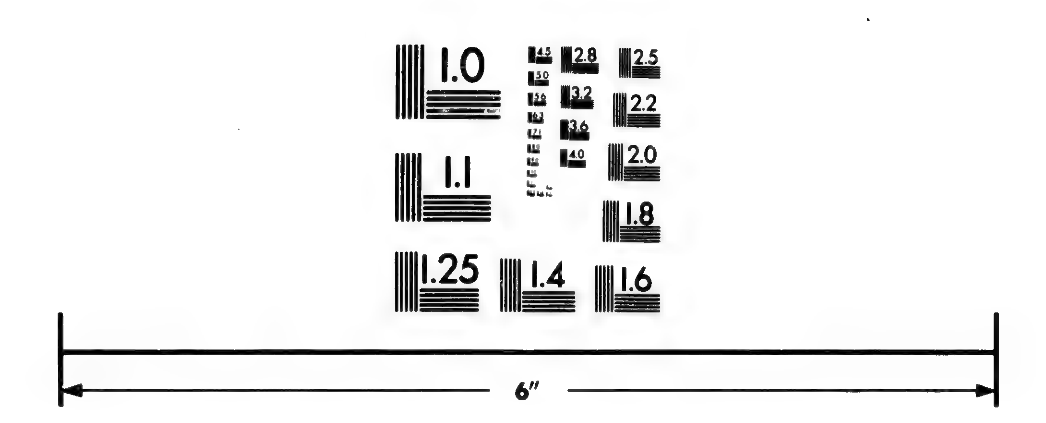


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



voie par le Niémen ses bois, ses chanvres et ses céréales.

Mouvement de la navigation maritime. Marine marchande. — Le mouvement de la navigation dans les ports du Zollverein, non compris ceux du Sleswig et du Holstein, est d'environ 37,000 navires (1860-64) jaugeant 3,900,000 tonneaux, dont 25,000 navires pour la Prusse, 10,000 pour le Hanovre, 2,000 pour l'Oldenbourg.

L'effectif maritime est de 2,830 bâtiments (1863) à voiles et 56 vapeurs, d'une force de 2,000 chevaux.

L'adjonction du Sleswig et du Holstein porte ce nombre à 5,730 navires, jaugeant plus de 250,000 tonneaux.

VILLES HANSÉATIQUES ET MECKLEMBOURG.

En énumérant les ports du Zollverein, nous avons dû omettre les trois villes hanséatiques et le Mecklembourg, qui tout en faisant partie de la Confédération, n'ont pas adopté l'Union douanière, et qui figurent dans le mouvement de la navigation de l'Allemagne pour un chiffre presque égal à celui du Zollverein tout entier.

Brême sur le Weser, à 80 kil. de son embouchure, est la capitale d'un petit État de 192 kil. c. de superficie, et qui renferme une population de 100,000 âmes. Fondée au xe siècle, devenue l'une des premières villes de la ligue hanséatique, Brême doit son importance moderne à ses relations avec l'Angleterre et l'Amérique, et à l'émigration allemande dont elle est l'un des principaux débouchés. Entrepôt du commerce du Hanovre, de la Westphalie et du Brunswick, rattachée à New-York, à Londres, à Hull, à Southampton, au *Havre*, par une grande compagnie de navigation à vapeur, fondée en 1856, Brême étend ses relations à toutes les parties du monde : son commerce dépasse 550 millions de francs; le mouvement de sa navigation 6,500 navires en y comprenant ceux qui s'arrêtent à Bremershafen et à Vegesack, sur le Weser, ses deux avant-ports.

C'est Brême, qui expédie en Amérique les tissus de laine, de soie, de lin et de coton du Zollverein; en Angleterre, les céréales, le colza, les bestiaux, les laines du bas-

sin du Weser. Les tabacs de New-York, de Baltimore et de la Nouvelle-Orléans, le café des Antilles et du Brésil, le riz et les cotons d'Amérique, le sucre de Cuba, les céréales de Russie, les vins de France, viennent s'entasser dans ses entrepôts pour se répandre en Allemagne, et dans tout le nord de l'Europe.

Le transit est tout le commerce de Brême, et la valeur de ses exportations par terre pour l'Allemagne et de ses importations par la même voie, représente un chiffre égal à celui de ses débouchés, ou de ses importations maritimes.

Hambourg, sur la rive droite de l'Elbe, à 130 kil. de la mer du Nord, est souveraine d'un territoire de 361 kil. c., qui renferme une population de 240,000 h. dont 180,000 pour la ville même et ses faubourgs. Fondée vers la fin du VIIIe siècle par des pêcheurs, elle était déjà, au XIVe, la reine de la mer du Nord et le centre de la ligne hanséatique : son admirable position entre deux mers, sur l'un des plus beaux fleuves de l'Europe, son port long de 5 kil., et qui reçoit des navires de plus de 1,500 tonneaux, expliquent sa prospérité passée et garantissent son avenir. Hambourg est à la fois le plus grand débouché du commerce de l'Allemagne, le plus vaste entrepôt, le marché financier le plus actif du nord de l'Europe.

Ses chemins de fer la rattachent à toute l'Europe septentrionale, en attendant qu'une ligne directe la mette à 30 heures de Paris; ses bateaux à vapeur communiquent avec l'Amérique par New-York; avec la France par le *Havre*, *Bordeaux* et *Marseille;* avec l'Angleterre par Londres, Hull, Newcastle, Southampton; avec la Hollande par Amsterdam et Rotterdam; avec la Norwége par Christiania et Bergen; avec l'Espagne par Barcelone.

Le mouvement de sa navigation s'élève en moyenne, 1859-63, à 11,000 navires de mer, jaugeant plus de 2 millions et demi de tonneaux, et à plus de 9,000 radeaux ou chalands qui montent ou descendent l'Elbe.

Hambourg est le plus grand entrepôt du nord de l'Europe pour les cafés, les sucres, le riz, le tabac, l'indigo, le

coton, les vins, les céréales, la laine, les tissus de soie, de laine, de lin et de coton et les métaux précieux.

Elle partage en outre avec Brême le monopole de l'émigration allemande pour l'Amérique et l'Australie.

Aussi évalue-t-on son commerce à plus de 2,600,000,000 dont 1,350,000,000 à l'importation et 1,250,000,000 à l'exportation, équivalant aux deux tiers du commerce du Zollverein. L'Allemagne, la Grande-Bretagne, les États-Unis, la France, la Suède et la Norwége, les Indes occidentales, l'Amérique du Sud, les Pays-Bas, sont les pays qui entrent pour le chiffre le plus considérable dans ce prodigieux total.

La marine de Hambourg compte 500 bâtiments et 154,000 tonneaux.

Le petit port de *Cuxhaven*, à l'embouchure de l'Elbe, lui sert d'avant-port.

Lubeck sur la Trave, à 10 kil. de la mer, autrefois la capitale de la ligue hanséatique et la reine de la Baltique, n'est plus qu'une ville de 30,000 h., qui possède un territoire de 328 kil. c. avec une population de 60,000 h. Malgré l'amélioration du lit de la Trave, les gros navires sont encore forcés de s'arrêter à *Travemunde*, à l'embouchure du fleuve, et ne peuvent remonter jusqu'à Lubeck; cependant la franchise de son port, ses communications par canaux et chemins de fer avec Hambourg, et tout le nord de l'Allemagne, les lignes de paquebots qui l'unissent à tous les grands ports russes, suédois et danois de la Baltique, en font encore une des premières places de commerce de la Confédération.

Son mouvement maritime est d'environ 1,800 navires venant surtout de Russie, de Suède et de Norwége, de la Grande-Bretagne et du Danemark, sans y comprendre plus de 500 vapeurs, jaugeant près de 120,000 tonneaux.

Ses importations s'élèvent en moyenne à 120 millions par terre, et 50 par mer ; ses exportations, de 45 à 60 millions par mer, et de 130 à 140 par terre.

Les denrées coloniales, le coton, les vins, les tissus et autres objets manufacturés, les céréales, les bois, les

graines oléagineuses, les métaux, les suifs, sont les principaux objets de son commerce.

Sa marine marchande ne dépasse pas 80 bâtiments.

LES DEUX MECKLEMBOURG.

Les deux duchés de Mecklembourg-Schwerin et Strelitz, qui comprennent une superficie de 16,000 kil. c. et une population de 650,000 habitants, sont restés comme les villes hanséatiques en dehors du Zollverein.

L'agriculture, la pêche et le commerce maritime, sont toutes les richesses du pays ; l'Elbe et les chemins de fer, qui mettent le Mecklembourg en communication avec toute l'Allemagne, sont les principales voies du trafic avec le reste de la Confédération ; mais les deux ports de Rostock et de Wismar méritent une mention spéciale.

Rostock sur la Warnow à 15 kil. de son embouchure, dans la Baltique, est une ville de près de 30,000 h., en communication par une ligne de steamers avec Saint-Pétersbourg. Les céréales, les graines oléagineuses, les chevaux et la laine, sont les principaux objets d'exportation ; les objets manufacturés et les denrées coloniales, forment la majeure partie des importations.

Son commerce s'élève à 16 millions, le quart du commerce total du Mecklembourg.

Wismar (14,000 h.) est en communication régulière avec Copenhague, et son mouvement maritime est de 500 navires environ.

L'effectif maritime du Mecklembourg s'élève à plus de 400 bâtiments dont 8 vapeurs (130,000 tonneaux).

COMMUNICATIONS INTÉRIEURES. VOIES DE TRANSIT.

I.

Voies navigables. — Le territoire du Zollverein, presque entièrement composé de vastes plaines ou de pays légèrement accidentés, est sillonné par de nombreux

cours d'eau navigables, qui servent à la fois de routes au commerce international, et de moyens de communication intérieure : 17,400 barques à voiles, 260 bateaux à vapeur ou remorqueurs, entretiennent sur les fleuves et les canaux du Zollverein une circulation de voyageurs et de marchandises qui le dispute à celle des chemins de fer.

Les fleuves du **bassin de la mer du Nord** sont :

1° **Le Rhin**, dont les sources appartiennent à la Suisse, les bouches à la Hollande, et qui sert de limite entre le Zollverein, d'une part, la Confédération helvétique et la France de l'autre; mais qui, dans la plus longue et dans la plus belle partie de son cours, est allemand sur ses deux rives.

Le Rhin est à la fois l'une des grandes routes du commerce intérieur du Zollverein, et l'une des voies de transit les plus fréquentées entre l'Angleterre, les Pays-Bas, la Belgique et l'Europe centrale et méridionale.

Ses principaux ports sont : 1° *Ludwigshafen* et *Mannheim* (29,000 h.), l'un sur la rive gauche, l'autre sur la rive droite, au confluent du fleuve avec le Necker. *Mannheim* (grand-duché de Bade) est le point où cesse la grande navigation du Rhin, et où les chemins de fer viennent chercher les marchandises qu'ils emportent vers la Suisse ou l'Allemagne méridionale; aussi, en 1860, le mouvement de son port était-il de 2,420,000 quintaux de marchandises.

2° *Mayence* (49,000 h.), sur la rive gauche, dans le grand-duché de Hesse-Darmstadt, au confluent du Rhin et du Mein ;

3° *Coblentz*, sur la rive gauche, dans la *Prusse rhénane*, au confluent de la Moselle, en communication avec Trèves et Metz, pendant la saison des grandes eaux, doivent leur importance au commerce des vins, des houilles, des grains et des cuirs.

Cologne, la première ville de la Prusse rhénane, compte aujourd'hui 128,000 h. C'est la principale station et le plus vaste entrepôt du commerce du Rhin. Le mouvement des marchandises atteint 4 millions de quintaux, et

son port franc, son magnifique pont sur le Rhin, ses chemins de fer, son industrie élargissent chaque jour le cercle de ses relations.

Dusseldorf (41,000 h.), au centre de la région manufacturière la plus riche de la Prusse rhénane, reçoit ou expédie plus de 6,000 bateaux chargés, portant plus de 2 millions de quintaux.

Ruhrort au confluent de la Ruhr et du Rhin, et *Wesel* doivent leur prospérité à leurs relations avec la Hollande dont elles sont un des principaux débouchés. 2,600 bâtiments à voiles, 100 bateaux à vapeur circulent sur le Rhin et sur ses affluents et font aux chemins de fer une utile et sérieuse concurrence. Francfort et Wurtzbourg sur le Mein, Heilbronn sur le Necker, Trèves sur la Moselle, sont les principaux ports situés sur les affluents du Rhin.

2° Le **Weser** (280 kil.) arrose le Hanovre, la Prusse rhénane et la Hesse électorale, et doit au commerce de Brême presque toute son importance.

3° L'**Elbe** (1148 kil.), navigable depuis son entrée sur le territoire du Zollverein, traverse la Saxe et la Prusse, le Hanovre et le Holstein. Ses principaux ports sont *Dresde* (122,000 h.), capitale du royaume de Saxe, où le fleuve est déjà large de plus de 300 mètres, *Magdebourg* en Prusse (86,000 h.) dont le commerce par l'Elbe est évalué à 1,100,000 quintaux de marchandises, enfin sur l'Elbe inférieur Harbourg, Stade, Hambourg, Altona que nous avons déjà cités.

Le plus important des affluents de l'Elbe est le Havel (rive droite) uni par des canaux à l'Oder, et grossi de la Sprée qui arrose Berlin.

Les fleuves qui appartiennent au **bassin de la mer Baltique**, sont :

1° La **Trave** (100 kil. avec le port de Lubeck), unie par un canal à l'Elbe.

2° L'**Oder** (800 kil.) qui traverse la Prusse (Silésie, Brandebourg, Poméranie). Les principaux ports sont :

Breslau (146,000 h.), *Francfort* sur l'Oder (36,000 h.), qui reçoit annuellement plus de 2,000 bateaux à la des-

cente ou à la remonte; et *Stettin*, le débouché de tout le commerce de l'Oder.

Le principal affluent de l'Oder, la Wartha, met par un système de canaux ce fleuve en communication avec la Vistule.

3° La **Vistule**, qui traverse toute la Pologne russe, amène sur la frontière prussienne à *Thorn*, et de là à *Marienbourg* et à *Dantzick*, les grains et les bois polonais et réexporte les articles manufacturés, et les denrées coloniales des entrepôts de Dantzig.

5° La **Pregel** et ses affluents amènent à *Kœnigsberg* les grains et les autres produits des provinces limitrophes de la Prusse et de la Russie.

6° Les services à vapeur du **Niémen** font de *Tilsitt* et de *Memel* deux des entrepôts de la Lithuanie.

3° Bassin de la mer Noire.

Le **Danube**, qui prend sa source dans la Forêt-Noire (Grand-duché de Bade), devient navigable à *Ulm* dans le Wurtemberg : son lit s'élargit, mais se couvre en même temps d'îles boisées qui embarrassent la navigation. A *Donaverth*, commence le service des bateaux à vapeur de la compagnie bavaroise, qui s'étend jusqu'à *Linz*, près de la frontière autrichienne; des trains de bois, des radeaux animent le fleuve, qui est déjà l'une des grandes voies du commerce allemand.

Les principales étapes de la navigation du haut Danube sont :

Ratisbonne, ville bavaroise de 30,000 h. dont le commerce s'étendait autrefois jusqu'à Constantinople; et *Passau*, au confluent de l'Inn et du Danube, sur la frontière autrichienne, où s'arrêtent les services à vapeur autrichiens.

II.

Les travaux de canalisation, bien qu'ils aient pris depuis un demi-siècle de vastes développements, sont encore loin de répondre à tous les besoins du commerce.

La longueur totale des canaux exploités n'est que de 2,000 kilomètres. On peut les ramener à trois systèmes principaux.

1° **Canal de jonction entre le Rhin et le Danube.**— Projeté par Charlemagne, ce canal n'a été exécuté qu'en 1840 par le roi Louis de Bavière, dont il porte le nom. Il rattache les deux fleuves par le Mein affluent du Rhin, la Regnitz affluent du Mein et l'Atmuhl affluent du Danube. Il commence à Nuremberg et finit près de Ratisbonne : les difficultés que présente la navigation du Mein et de la Regnitz l'ont empêché d'acquérir l'importance commerciale à laquelle il semblait réservé.

2° **Canaux de jonction entre le Niémen, la Vistule, l'Oder et l'Elbe.**

Une longue ligne de navigation intérieure parallèle aux rivages de la Baltique, unit les bouches de l'Elbe à celles de la Vistule par le Havel, affluent de l'Elbe, le canal de *Finow*, l'Oder, la Wartha, la Netz, affluent de la Wartha, et le canal de *Bromberg* qui débouche dans la Vistule.

3° **Canaux de jonction entre la mer du Nord et la Baltique.**

Un canal qui emprunte en partie le cours de l'Eyder, et qui commence à *Tonningen,* pour finir dans la baie de *Kiel,* réunit déjà les deux mers.

Un second canal projeté doit partir de l'embouchure de l'Elbe, traverser le Sleswig et une partie du Holstein et se terminer à *Eckernsforde.* Il pourra recevoir les plus forts navires de commerce.

Routes de terre. Chemins de fer. — Les routes de terre du Zollverein ont un développement de plus de 75,000 kil. : mais, comme dans toute l'Europe occidentale le rapide progrès des chemins de fer les a reléguées au second plan : le Zollverein possède 20,000 kil. de chemins de fer concédés dont 11,600 exploités, que l'on peut ramener à huit lignes principales :

1° **Lignes de l'Ouest à l'Est.**

La *grande ligne de l'Europe septentrionale*, voie du transit par terre entre la France, la Belgique et la Russie,

traverse *Aix-la-Chapelle*, l'un des grands marchés de l'Allemagne pour les laines et les draps.

Cologne, l'entrepôt des céréales, des sucres, des cafés, des cotons, des laines, des houilles, des métaux, des vins, des tissus qui constituent les principaux objets d'échange entre les Pays-Bas, les provinces rhénanes, l'Allemagne méridionale et la Suisse.

Hanovre, *Magdebourg*, l'un des principaux ports de l'Elbe; *Berlin*, l'un des premiers marchés de l'Europe pour les céréales, les huiles de graines, les alcools, les bestiaux, les laines, les sucres de betterave, les bois de construction et les métaux.

Francfort sur l'Oder, *Bromberg* et *Kœnigsberg*.

2° *Les deux grandes lignes de l'Europe centrale* traversent également le territoire allemand : l'une passe par *Mayence*, *Francfort*, ville libre de 90,000 h., siége de la diète, l'un des centres intellectuels et commerciaux de la Confédération, et dont les foires n'ont pas de rivales pour le commerce des soieries, des cuirs, des draps et surtout des vins qu'elle expédie même en Amérique.

Marbourg, *Weimar*, *Leipsick* (80,000 h.), située au cœur de l'Allemagne, intermédiaire entre l'Occident et l'Orient de l'Europe, l'un des premiers marchés du monde pour les laines, les cuirs, les pelleteries, les tissus de coton, de soie et de laine, les articles de Paris, la mercerie, et surtout la librairie; et dont les trois foires annuelles à Pâques, à la Saint-Michel et au nouvel an, attirent des acheteurs de toutes les parties de l'Europe, et même de l'Amérique et de l'Orient.

Dresde, dont le marché aux laines est encore, malgré la concurrence de Leipzig et de Berlin, l'un des plus fréquentés de l'Allemagne.

Breslau dont les foires et les marchés aux laines, aux grains et aux bestiaux n'ont pas de rivaux dans l'Allemagne orientale.

3° La seconde ligne traverse Francfort, Wurtzbourg, *Nuremberg*, la principale place de commerce de la Bavière pour les laines, les céréales, les houblons et les objets manufacturés, *Amberg* et la Bohême.

4° La *ligne du Danube* appartient au Zollverein jusqu'à la frontière autrichienne et traverse *Carlsruhe*, *Ulm*, *Augsbourg* et *Munich*.

Lignes du Sud au Nord.

5° Les *chemins de fer rhénans* parallèles au cours du Rhin disputent à la batellerie le transit entre la Hollande, la Belgique et la Suisse, et traversent Wesel, Dusseldorf, Cologne, Coblentz, Mayence, Mannheim, Carlsruhe, pour aboutir à Bâle.

6° La *ligne de Brême* et de *Hambourg* à la *frontière italienne* se prolonge par Gœttingue, Eisenach, Bamberg, Nuremberg, Augsbourg et Munich jusqu'à la frontière du Tyrol autrichien.

7° La *ligne de la Baltique à l'Adriatique* traverse Berlin et Dresde et aboutit à la frontière de Bohême.

8° La *ligne de Dantzig* à Vienne passe par Bromsberg, Breslau, Oppeln, et vient couper, au-dessous de Ratibor, la frontière autrichienne.

Lignes télégraphiques. — Un vaste réseau de lignes télégraphiques unit tous les centres de population et de commerce, et complète le système des communications internationales du Zollverein.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Le commerce extérieur du Zollverein ne saurait être évalué à moins de 4 milliards 200 millions, et celui des Villes hanséatiques, à moins de 3 milliards 500 millions, dont 1,600 millions à l'exportation et 1,900 à l'importation.

L'*Angleterre*, la *France*, l'*Autriche*, la *Russie*, les Pays-Bas, la Suisse, la Belgique, les États-Unis, sont les puissances qui y prennent la plus large part.

Importation. — L'importation s'élève à environ 2 milliards :

Les principales **matières premières** importées sont : le *coton* par Hambourg et Stettin, provenant en partie des entrepôts anglais, les *laines* de Russie, d'Autriche, d'Es-

pagne et d'Australie, par Hambourg et Breslau; les *lins* et les *chanvres* de Russie, par Lubeck et Kœnigsberg; les soies gréges (1,200,000 kilog.), par Hambourg et par le Rhin :

La *houille* de Belgique et d'Angleterre (8 millions de quintaux), les *métaux* anglais par les ports de la Baltique, les *matières tinctoriales*, par Hambourg et Stettin, les *bois d'ébénisterie* et de construction, par Hambourg et Lubeck : — Les *peaux* (30 millions kilog.), par Hambourg, Lubeck, Cologne et Leipzig : — Les *huiles* non comestibles, par les ports de la mer du Nord et de la Baltique.

Parmi les **denrées alimentaires,** les plus importantes sont : les *céréales* de Russie et de Pologne, par Lubeck, Rostock et Dantzig (10 millions d'hectolitres), le *riz*, les fruits secs, les *vins* de France, d'Espagne et d'Autriche (230,000 quintaux), les *sucres coloniaux* presque tous destinés à la réexportation, les *cafés*, par Hambourg et Dantzig, les *tabacs*, par Brême (35 millions de francs).

Les **produits manufacturés,** tissus belges, français, suisses et anglais (80,000 quintaux), soieries et modes françaises, quincaillerie anglaise et belge, bronzes, verrerie, porcelaine, etc., représentent une valeur de 250 millions.

Exportation.— L'exportation, qui s'élève à 2 milliards 200 millions, comprend surtout, comme **matières premières.**

La *laine* de Silésie et de Brandebourg;

Les *lins* de Dantzig, de Marienbourg et de Hanovre;

La *houille* de Prusse;

Le *fer* (40,000 quintaux); le *zinc* (60,000 quintaux de zinc ouvré et 400,000 de minerai brut presque entièrement destinés à l'Angleterre); le *plomb*, les marbres, etc.

Les bois, les peaux et pelleteries, les huiles ou graines oléagineuses.

Les **denrées alimentaires** et objets de consommation naturels, *céréales* de Hambourg et de Dantzig; *sel* du Hanovre, *vins* du Rhin; les *eaux-de-vie*, les *sucres raffinés*, les *chevaux* et les *bestiaux* du nord de l'Allemagne, s'exportent

pour toutes les parties de l'Europe ; enfin parmi les **produits manufacturés**, les toiles, les lainages, les cotonnades, les soieries, la quincaillerie, les objets en bois, les livres, la porcelaine, les faïences, représentent les trois quarts de l'exportation dont le complément est formé par le papier, les tabacs, les produits chimiques, les cuirs, les instruments de musique et de précision.

Transit et réexportation. — Le commerce de transit, favorisé par la position de l'Allemagne, représente une valeur de plus de 600 millions, et s'accroît sans cesse depuis la suppression des droits; les cotons, les fers, les cafés et autres denrées exotiques, les céréales russes, les vins français, les tissus sont les principaux objets de ce commerce. Quant aux villes hanséatiques, qui ne sont que des entrepôts pour le transit et la réexportation, nous avons déjà indiqué à quel chiffre prodigieux monte le mouvement de leurs échanges, qui s'étend au monde entier.

RELATIONS DE LA FRANCE AVEC LE ZOLLVEREIN.

La part de la France dans le commerce du Zollverein s'élève à 495 millions (1861-63), dont 150 en transit.

Les marchandises du Zollverein destinées à la consommation française, représentent une somme de 140 millions, dans laquelle les *laines* figurent pour 21 millions, les *bestiaux* pour 26, les *peaux brutes* pour 16 millions, les *bois communs* pour 12, les *houilles* de la Prusse rhénane pour 18, les *potasses* pour 5 millions, les *métaux bruts* pour 4 millions.

Les marchandises françaises exportées représentent une valeur de 204 millions, dont une partie, il est vrai, est destinée à la Russie et à l'Autriche ; au premier rang figurent nos *soieries*, malgré la rivalité des soieries prussiennes, notre *mercerie*, nos *lainages* qui le disputent à ceux de la Saxe et de la Prusse, nos *vêtements confectionnés*, nos *vins* et nos *résines* indigènes.

Nos cotonnades, nos toiles, nos ouvrages en peau et en cuir, notre orfévrerie, luttent péniblement contre la con-

currence des marchandises anglaises ou de la fabrication indigène.

Notre commerce avec les villes hanséatiques s'élève à 58 millions dont 12 millions en transit ; les peaux brutes, les cuivres, les zincs, les laines, sont les principaux articles que nous apportent les navires de Brême et de Hambourg : dans le chiffre de nos exportations, qui s'élève à 20 millions, les vins figurent pour 11 millions, les résines pour 3 millions et demi ; les sucres raffinés, les peaux brutes et les fruits pour plus de 3 millions.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Caractère national. — La race allemande, robuste, énergique et patiente, a toutes les qualités qui font les peuples commerçants et industrieux, l'amour du travail, la persévérance, une imagination puissante bien qu'un peu vague, et qui imprime à ses œuvres le cachet de l'originalité, enfin l'esprit d'entreprise qui formait au moyen âge ces ligues maîtresses du commerce du Nord, et qui aujourd'hui pousse chaque année 100,000 émigrants en Amérique, en Australie, où ils apportent avec eux les laborieux instincts et les aptitudes agricoles de leur nation.

Cependant l'Allemagne n'avait, au commencement du siècle, d'autre commerce et d'autre industrie que celle de ses villes libres ; l'organisation toute féodale de la société, le morcellement infini du territoire, paralysaient le progrès commercial comme le progrès politique ; la conclusion du Zollverein a été le signal du réveil ; les riches bassins houillers du Rhin et de la Silésie se sont couverts d'usines, les bateaux à vapeur ont sillonné les fleuves, les chemins de fer ont étendu leur réseau sur tout le territoire, le commerce de transit s'est développé, et l'Allemagne a reconquis la place que lui assignait la nature de son sol, sa position, et le génie de ses populations.

Compagnies de commerce. — L'esprit d'association inné chez la race germanique et développé par les habitudes fédératives, s'est traduit par la formation de nom-

breuses compagnies de transports, de commerce, d'industrie et de crédit.

Les transports par terre s'opèrent par 124 lignes de chemins de fer, par les postes fédérales qui desservent encore 23 États de la Confédération et dont le monopole appartient à la maison princière de la Tour-Taxis, etc...

La Compagnie de remorquage et de navigation à vapeur du Rhin, dont le siége est à Cologne; la *Compagnie bavaroise du Danube*, dont le siége est à Donawerth; les *Compagnies de l'Elbe et de la Vistule*, etc..., centralisent la navigation intérieure. Les compagnies les plus importantes de navigation maritime sont celles de *Hambourg*, et le *Lloyd* de l'Allemagne septentrionale, dont le siége est à Brême, et qui dessert à la fois le Weser, les lignes d'Amérique et d'Angleterre.

Il existe à Berlin deux sociétés de colonisation, à Brême et à Hambourg des agences d'émigration qui correspondent avec celles de New-York, et qui s'occupent du transport des émigrants.

Institutions de crédit. — Les institutions de crédit sont nombreuses en Allemagne. Il n'est pas d'État ni même de province qui n'ait sa banque privilégiée, ses banques libres, sa société de crédit foncier, sa caisse d'épargne, ses sociétés ouvrières. Les trois grands marchés financiers sont **Francfort**, berceau de la maison Rothschild, **Hambourg** et **Berlin**.

La banque de *Francfort*, fondée en 1854, celle de *Prusse*, réorganisée en 1856, la *banque de Hambourg*, qui remonte à 1619, peuvent soutenir la concurrence avec nos grands établissements financiers de France et d'Angleterre.

Régime douanier. Traités de commerce. — Les tarifs douaniers du Zollverein, qui ont laissé longtemps subsister des droits fort élevés et même plusieurs prohibitions absolues, viennent d'être modifiés par l'adoption du traité franco-prussien, qui supprime toutes les prohibitions, et ramène les droits à un taux modéré. Complété par le traité signé par la France avec les villes hanséa-

tiques, et par des conventions analogues conclues entre le Zollverein, l'Angleterre, la Belgique, la Suisse, l'Autriche et l'Italie, ce traité inaugure la liberté commerciale en Allemagne.

Le revenu des douanes était, en 1862, de 96,387,000 fr., dont 51,000,000 attribués à la Prusse, 9,000,000 pour la Saxe, etc.; en 1864, de 69,000,000 seulement.

La réforme commerciale, la création de nombreuses écoles professionnelles, l'adoption en principe du système métrique par la Diète germanique, ne peuvent que donner un nouvel essor au commerce et à l'industrie déjà si développés du Zollverein.

Monnaies, Poids et Mesures. — Les *monnaies* adoptées pour tout le Zollverein par la convention du 24 janvier 1857 sont le **thaler** = 3 fr. 75 (valeur réelle, 3,71);

Le *silbergroschen* qui vaut un 30me de thaler;

Le **florin** = 2 fr., 1164;

Le *kreutzer,* qui vaut un 60me de florin, etc.

A Hambourg, la *monnaie de compte* est le **marc banco** = 1 fr. 8813.

La base du nouveau système de poids et mesures est la **livre** du Zollverein, qui pèse 500 grammes.

La principale mesure de longueur est le **fuss,** dont la valeur varie suivant les États. Elle est en moyenne de 0m,29.

La principale mesure itinéraire est le **mille** géographique allemand = 7 kil. 4089.

CHAPITRE V.

EMPIRE D'AUTRICHE.

Bornes. Superficie. Population. — L'empire d'Autriche est situé entre 40° 10' et 51° lat. nord, 8° 40' et 24° 20' long. est.

Il est borné au nord par la Saxe, la Prusse et la Pologne

russe; à l'est par la Russie et les Principautés danubiennes; au sud, par la Turquie d'Europe, l'Adriatique et le royaume d'Italie; à l'ouest, par l'Italie, la Suisse et la Bavière.

La superficie totale est de 650,300 kil. c., la population de 35 millions et demi d'habitants. Sur ses vingt provinces, onze, peuplées de 14 millions d'habitants, sont comprises dans la Confédération germanique : neuf, peuplées de 22 millions d'habitants, sont en dehors de la Confédération.

La capitale de l'empire est Vienne, 600,000 h.

Situation commerciale. — Placée au centre de l'Europe, touchant à l'Adriatique, qui lui ouvre le commerce de la Méditerranée et des Indes par l'isthme de Suez, l'Autriche doit surtout son importance commerciale au Danube qui la traverse tout entière, et qui semble tracer au commerce de l'Orient sa route vers l'Europe centrale et occidentale. Grâce aux chemins de fer et à la vapeur, Vienne est redevenue ce qu'étaient au moyen âge les riches cités de la vallée du Danube, la grande étape entre Paris et Constantinople.

PRODUCTION NATIONALE DE L'AUTRICHE.

Climat et nature du sol. — Le climat de l'Autriche n'est pas moins varié que l'aspect du sol : brûlant à Venise et dans la basse Hongrie, tempéré dans le centre, il est rigoureux en Bohême et en Gallicie, dont les montagnes sont couvertes de neiges éternelles.

La constitution géologique offre les mêmes inégalités : au **sud**, *la Vénétie*, qui s'étend au pied des Alpes, avec ses terrains d'alluvion, ses rivières et ses marécages; les *provinces Dalmates*, avec leurs montagnes calcaires, qui plongent jusque dans l'Adriatique; la *Transylvanie*, avec ses forêts, ses torrents et ses vallées profondément encaissées.

Au **centre**, la *Styrie*, le *Tyrol* et l'*Autriche* méridionale, couverte par les ramifications des Alpes; la *Hongrie*, terre de pâturages et de marais, qui rappelle aux populations

madgyares, le berceau de leur race, les steppes de l'Asie centrale.

Au **nord**, la *Bohême*, la citadelle de l'empire, entourée d'une ceinture de forêts et de montagnes ; la *Moravie*, plaine fertile au sud, pays tourmenté au nord, où s'élèvent les sommets neigeux des Sudètes; la *Gallicie*, qui s'étend au pied des Carpathes, et que fertilisent les nombreux affluents de la Vistule et du Dniester.

Production agricole. — Sur 65 millions d'hectares, l'Autriche possède environ 22 millions d'hectares de terres arables. La Hongrie, la Gallicie, la Moravie, sont les principaux centres de production pour les *céréales*, que l'on évalue dans tout l'empire à 200 millions d'hectolitres, chiffre qui suffit à la consommation, et qui ne peut que s'accroître, par une organisation meilleure de la propriété, une culture mieux entendue, et des moyens de transport plus faciles.

La *pomme de terre* cultivée en Bohême, en Autriche, dans les provinces illyriennes, donne environ 80 millions d'hectolitres.

Les *jardins*, les *vergers*, et les *prairies artificielles*, couvrent près de 7 millions d'hectares.

Les *vignes*, qui couvrent 1 million d'hectares, sont une des richesses de l'Autriche ; la Hongrie produit à elle seule 18 à 19 millions d'hectolitres sur 26 millions ; et quelques-uns de ses vins, entre autres le célèbre Tokay, sont recherchés dans le monde entier.

La Moravie, la Styrie, le Tyrol, l'Autriche, la Vénétie, la Bohême, cultivent également la vigne, et cette culture recevra sans doute une vive impulsion, des nouvelles conventions commerciales conclues avec le Zollverein.

Le *houblon* est cultivé dans la Bohême, qui produit à elle seule plus de 70 millions de quintaux métriques : la *betterave* est très-répandue, surtout dans la partie allemande de l'empire : l'*olivier* réussit dans la Vénétie et sur quelques points des côtes de la Dalmatie.

La production annuelle du *tabac* est d'environ 40 millions de kilog., dont 25 millions proviennent de la Hongrie.

Les **cultures industrielles** sont peu développées en Autriche : à l'exception de celle du *chanvre* et du *lin* en Moravie, en Hongrie, dans les provinces dalmates et italiennes ; et du *colza*, en Hongrie et en Moravie.

Les immenses pâturages de la Hongrie, les prairies de l'Autriche, de la Moravie et de la Gallicie, nourrissent près de 16 millions de *bêtes à cornes*, 3,600,000 chevaux, et 36 millions de *bêtes à laine*, parmi lesquelles, les races de Moravie et de Silésie, celles de Bohême, de Transylvanie et de Hongrie, peuvent soutenir la concurrence avec les plus estimées de l'Europe et de l'Amérique. La Hongrie élève un grand nombre de *porcs*, destinés surtout à la consommation du pays.

L'éducation des *vers à soie*, est une des principales industries des provinces vénitiennes : Vérone est le centre de production le plus important.

Production minérale. — Par ses richesses minérales, l'Autriche occuperait en Europe un des premiers rangs, si l'exploitation n'avait été longtemps retardée par l'imperfection des moyens de transport.

Les gisements de *houille* et de *lignite* de la Bohême et de la Moravie, les mines de charbon de la Styrie, de la Carinthie et de la Dalmatie, produisent aujourd'hui de 45 à 50 millions de quintaux, qui seraient loin de suffire à la consommation, sans les admirables forêts de l'Autriche, et les tourbières de la Hongrie.

Le *fer* est exploité dans presque tout l'empire, mais surtout en Styrie et en Bohême : la production s'élève à près de 600,000 tonnes de fonte.

La Bohême, la Transylvanie (Klausembourg), la Hongrie (Schemnitz et Iglo), possèdent des mines de *cuivre,* qui ne le cèdent pas aux plus beaux minerais de Suède.

De riches filons de *plomb* et de *zinc* se rencontrent en Hongrie, surtout dans le district de Temeswar.

Les mines d'*étain* de Bohême, encore productives, tendent cependant à s'épuiser.

Le produit des mines d'*argent*, que l'on rencontre allié

à l'antimoine, au soufre et au plomb, en Bohême et en Hongrie, est d'environ 26,000 kilogrammes.

Les minerais d'*or* de la Transylvanie et de la Hongrie, rapportent de 6 à 7 millions par an.

Les mines de *mercure* d'Idria en Carniole, qui ne le cèdent, en Europe, qu'à celles de l'Espagne, et quelques autres exploitations moins importantes en Bohême et en Hongrie, fournissent annuellement quatre à cinq cent mille kilogrammes.

Les mines de *sel gemme* de Wielicszka, près de Cracovie, et celles de *Salzbourg*, sont les plus riches du monde : le produit des premières dépasse annuellement 15 millions de francs. La Hongrie, la Transylvanie et le Tyrol, exploitent également le sel gemme.

Enfin, les *tourbières* de Hongrie, les *argiles*, les *carrières* de toute espèce, les eaux minérales de la Bohême, du Tyrol, de la Hongrie, complètent le tableau de la richesse minérale de l'Autriche, qui ne peut que se développer par l'ouverture des nouvelles voies de communication.

PRODUCTION INDUSTRIELLE.

Les richesses métalliques, l'abondance du combustible végétal, les nombreux cours d'eau offrent à l'industrie, en Autriche, les conditions les plus favorables : cependant la législation, l'organisation du pays, les habitudes de la population, ont longtemps paralysé le progrès industriel, et aujourd'hui encore le petit nombre des machines maintient l'industrie autrichienne dans une infériorité, qui ne peut s'expliquer ni par la nature du sol, ni par la position géographique.

Industries textiles. — L'industrie des *cotons*, qui ne date que du commencement du siècle, a pour centres principaux, Vienne (Pottendorf), Prague, Vérone, et quelques districts de Hongrie : on estime à 2 millions le nombre des broches, qui ne suffisent pas à la consommation nationale, quoique l'Autriche exporte quelques tissus dans le Levant.

Tissus de laine. Cette industrie, grâce à l'abondance de la matière première, est une des plus florissantes de l'Autriche. Les draps de Brünn, de Vienne, de la Bohême, de la Silésie, les châles de Vienne, les flanelles et les tapis, de Reichemberg en Bohême (24,000 h.), de Presbourg en Hongrie, de Hermanstadt en Transylvanie, suffisent à la consommation intérieure, et permettent à l'Autriche de livrer au commerce étranger, près de 60 millions de produits chaque année.

Pour le tissage et la filature du *lin*, le principal centre est la Moravie et la Bohême : les provinces vénitiennes, la Styrie et la Hongrie, produisent pour la consommation locale, mais n'exportent pas : on évalue à 230,000 le nombre des broches dans tout l'Empire.

Les *soieries* de Vienne, de Venise, de Vérone, de Padoue, représentent une valeur de plus de 98 millions : les dentelles de Bohême ne sauraient rivaliser avec celles de la Saxe et de la France.

Parmi les autres industries qui tirent de l'agriculture leurs matières premières, les seules qui méritent une mention sont : la *raffinerie* des sucres de betterave, qui a pris surtout en Bohême une rapide extension, la *brasserie*, *la distillerie*, qui se pratiquent sur une grande échelle à Szegedin, à Pesth, à Trieste, à Zara, à Prague, la *fabrication des huiles* et des savons à Trieste, à Venise, la *carrosserie* de Vienne, les *tanneries* de Pesth, de Vienne, de Debreczin, de Cracovie, la *ganterie* et la cordonnerie de Vienne et de Prague; enfin, les *manufactures de tabac* qui emploient par an 40 millions de kilogrammes.

Industries des métaux et minéraux. — Les deux centres de l'industrie des *fers* sont la Bohême et la Styrie, dont les mines et les forêts fournissent la matière première et le combustible. Gratz et Klagenfurth, dans la région styrienne, pour la fonte du fer, et la fabrication des aciers, Reichemberg et Prague en Bohême, sont les métropoles de l'industrie sidérurgique.

La *coutellerie* de Steyer sur l'Ens; la *construction des machines*, à Vienne et à Brünn, la fabrication des *faux* et

des *haches*, en Styrie et en Carinthie, ont une importance considérable.

L'*horlogerie*, la bijouterie, l'orfévrerie, sont représentées, à Vienne et à Prague, par quelques établissements remarquables, mais dont les produits ne dépassent guère la frontière autrichienne.

Il n'en est pas de même des *instruments de précision*, de *chirurgie*, de *musique* et surtout de la fabrique des pianos de Vienne, qui a devancé et qui balance encore la réputation de la fabrication parisienne.

La poterie, les grès, la porcelaine de Vienne et de Prague, soutiennent en Autriche la concurrence du Zollverein, de l'Angleterre et de la France.

La *verrerie* est encore aujourd'hui l'industrie nationale de la Bohême, qui occupe à la fabrication du verre, et surtout du verre de couleur, près de 30,000 ouvriers.

La verroterie de Venise rivalise avec celle de la Bohême et se répand également sur les marchés les plus lointains du globe.

L'industrie des produits chimiques est une des plus actives de l'Autriche. Prague, Goritz en Illyrie, Trieste, et surtout Vienne, n'ont pas de rivales en Allemagne.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

La France n'est unie à l'Autriche par aucune ligne régulière de navigation ; mais les relations entre Trieste et Marseille sont cependant assez actives.

Principaux ports. Lignes de navigation maritime. — Les provinces méridionales de l'Autriche, Vénétie, Istrie, Croatie, Dalmatie, sont baignées par l'Adriatique, sur une étendue de 1,700 kil.

Creusées par les golfes de Venise, de Trieste et de Fiume, qui découpent la presqu'île d'Istrie, bordées de lagunes sur le littoral vénitien, de falaises calcaires sur celui de la Dalmatie, les côtes autrichiennes sont semées des îles nombreuses de l'archipel illyrien, qui nourrissent une population de marins et de pêcheurs intrépides,

habitués à braver les orages de l'Adriatique et les périls d'une navigation difficile, au milieu des canaux étroits et des récifs du littoral dalmate.

Les principaux ports sont :

Venise (120,000 h.), la reine déchue de la Méditerranée, dont le port ensablé ne saurait plus aujourd'hui lutter avec Trieste, malgré la franchise incomplète que l'Autriche lui a accordée. Les sables qui s'entassent dans les passes du Lido et de Malamocco ferment peu à peu l'entrée des lagunes; et c'est à peine si les passes les plus profondes présentent 14 pieds d'eau à marée basse.

Cependant, grâce aux chemins de fer et à la navigation à vapeur, le commerce de Venise s'est relevé, et atteint aujourd'hui le chiffre de 140 à 150 millions.

Le mouvement de son port est d'environ 9,000 navires, dont 1,700 pour la navigation au long cours.

Les bois de construction, le chanvre, les verroteries, la soie sont les principaux objets de ses exportations; elle importe surtout des céréales, des fers, de la houille, des tissus et des sucres.

Trieste (Istrie, 110,000 h.) est aujourd'hui le principal entrepôt et le port le plus considérable de l'Autriche.

La sûreté de son port, la franchise dont elle jouit depuis 1719, les chemins de fer qui la rattachent à l'Italie et à l'Allemagne, enfin la création de la compagnie du Lloyd autrichien, ont donné à sa prospérité un essor que les derniers événements d'Italie ont ralenti sans l'arrêter, et qui grandira par l'ouverture de l'isthme de Suez.

Trieste est en communication, *par les bateaux à vapeur du Lloyd*,

Avec tous les ports autrichiens de l'Adriatique;

Avec Malte, par Ancône, Corfou et les ports de Sicile;

Avec tous les ports de la Grèce, de l'Archipel, de la Turquie d'Europe et d'Asie, et avec l'Égypte, par Alexandrie.

Des lignes anglaises, françaises et russes la rattachent à Liverpool, à Londres, à Marseille et à Odessa.

Ses relations maritimes s'étendent au monde entier, et

son commerce, qui atteint une valeur de près de 600 millions, embrasse toute espèce de marchandises.

Les denrées coloniales, le coton, la laine, les céréales, les métaux, la houille en sont les principaux objets.

Le mouvement de son port dépasse 4,500 navires chargés et 730,000 tonneaux pour le commerce avec l'étranger; 12,000 navires et 600,000 tonneaux pour le cabotage, sans y comprendre près de 2,000 bateaux à vapeur, jaugeant 600,000 tonneaux. Cependant la concurrence des lignes françaises dans la Méditerranée et celle de Hambourg pour le commerce avec l'Amérique et l'approvisionnement de l'Allemagne centrale et des provinces septentrionales de l'Autriche, préparent au commerce de Trieste des difficultés qui ont déjà failli compromettre la prospérité de la compagnie du Lloyd.

Les principales échelles de la navigation du Lloyd dans l'Adriatique sont :

Fiume (12,000 h.), port franc en Croatie;

Zara (20,000 h.), capitale de la Dalmatie;

Raguse (10,000 h.), ruinée par son annexion à l'Autriche.

Cattaro (3,000 h.) est le débouché du commerce du Montenegro, et entretient des relations actives avec Venise et Trieste.

Mouvement de la navigation. — Le mouvement général de la navigation en Autriche varie entre 50,000 et 54,000 navires sous pavillon autrichien, et quatre à cinq mille sous pavillon étranger.

L'effectif maritime est de 10,000 navires ou embarcations (400,000 tonneaux), dont 680 bâtiments de long cours et 70 vapeurs, appartenant presque tous à la compagnie du Lloyd (1863).

VOIES DE COMMUNICATION.

Navigation fluviale. — La navigation fluviale de l'Autriche se borne à celle de l'*Elbe*, du *Danube* et de

leurs affluents; cependant la Vénétie possède plusieurs cours d'eau navigables, tributaires de l'Adriatique : l'Adige, le Pô et son affluent le Mincio; mais les circonstances politiques et la construction des chemins de fer ont enlevé à ces fleuves leur importance commerciale. Le lac de Garde, dont la rive occidentale est italienne, a conservé un assez grand mouvement de marchandises et de voyageurs.

L'*Oder*, dont les sources appartiennent à l'Autriche, n'est pas navigable sur son territoire.

La *Vistule*, qui longe la frontière autrichienne de Gallicie, et qui porte des bateaux depuis Cracovie, n'est plus parcourue que par les trains de bois, depuis la construction du chemin de fer de Cracovie à Varsovie.

L'*Elbe*, qui prend sa source en Bohême, et qui reçoit un affluent important, la *Moldau*, ouvre aux provinces du nord de l'Autriche une voie de communication, praticable même aux bateaux à vapeur, avec la Saxe, la Prusse et Hambourg, dont le commerce fait concurrence, dans cette partie de l'Empire, à celui de Trieste.

Toutefois, le grand débouché du commerce autrichien, c'est le bassin de la mer Noire, et la grande artère commerciale de l'Autriche, c'est le *Danube*, qui, par lui-même ou par ses affluents, la rattache à la Bavière, à la Turquie et aux principautés danubiennes.

Le Danube entre en Autriche en franchissant un défilé formé par les montagnes de Bohême et la chaîne de l'Ausrück, et qui se prolonge jusqu'à *Linz*, ville de 30,000 âmes, centre des relations de l'Autriche avec la Bavière, et point de départ des vapeurs de la compagnie danubienne.

De Linz à Krems, le fleuve coule resserré dans des gorges escarpées et dangereuses; mais à partir de Krems, son lit s'élargit, de nombreuses îles le coupent en plusieurs bras, dont la largeur totale est de près de 4 kil., et qui se prolongent jusqu'au delà de Vienne.

Assise sur la rive droite du fleuve, avec lequel elle communique par un canal, centre des chemins de fer autrichiens, **Vienne**, avec sa population de près de 600,000 ha-

bitants, en y comprenant les faubourgs, est à la fois la métropole commerciale, financière et manufacturière de l'Autriche, et l'un des principaux marchés de l'Europe pour les cotons, les soies, les tissus, les laines, les cuirs, les denrées coloniales et les vins.

Pesth, située sur la rive gauche du fleuve, en face de Bude, qui n'en est qu'un grand faubourg, a une population de 130,000 h. et de 185,000, si l'on y comprend celle de Bude. Centre commercial et politique de la Hongrie, desservie par trois lignes de chemins de fer, Pesth est le premier port autrichien du Danube, l'un des premiers marchés de l'Europe pour les grains, le bétail et les vins, et ses quatre foires annuelles rivalisent avec celles de Leipzig.

Après avoir reçu la Drave et la Save, et arrosé *Peterwardein* et *Semlin*, le Danube reprend sa direction primitive de l'ouest à l'est, et sépare l'Autriche (Hongrie) de la Servie.

La seule ville à mentionner sur la rive autrichienne est le petit port de *Baziasch* où s'arrêtent les chemins de fer danubiens, et qui doit à cette circonstance une importance momentanée comme port d'embarquement pour le bas Danube, Odessa et Constantinople.

La navigation du Danube, libre aujourd'hui et ouverte à toutes les concurrences, a été longtemps le monopole d'une compagnie fondée en 1830, et qui, en 1858, comptait 106 bateaux à vapeur, et avait transporté près de 1,300,000 voyageurs et 760,000 tonnes de marchandises. Sous le régime de la liberté, et malgré la rivalité des chemins de fer, cette navigation n'a fait que s'accroître et dépasse de beaucoup celle du Rhin et de l'Elbe, les deux grands fleuves du Zollverein.

L'Autriche possède plusieurs canaux, mais d'une importance toute locale; les principaux sont ceux de Vienne à Neustadt; du Danube à la Theiss (*canal François*); de la Theiss à la Temes (Temeswar, *canal Bega*), destinés surtout à éviter les détours ou les bas-fonds de ces rivières marécageuses.

Routes de terre. Chemins de fer. — Tout le territoire de l'Autriche est sillonné par des routes bien entretenues, sauf dans quelques parties de la Gallicie, de la Hongrie et des provinces croates.

Les chemins de fer, qui présentent un développement de 11,000 kil. concédés et de 4,800 exploités, peuvent se ramener à six lignes principales, qui sont, en même temps que les grandes voies de communication intérieure, des routes de transit et de communication internationale.

1° *Ligne de l'Europe centrale*, de la frontière de Bavière à la frontière de Russie. Les principales places de commerce situées sur le parcours sont : *Prague*, capitale de la Bohême (150,000 h.) sur les deux rives de la Moldau, entrepôt des céréales, des métaux, des charbons, des laines, des produits manufacturés de la Bohême et des denrées coloniales, des cotons, etc... qu'elle tire de Hambourg :

Cracovie sur la Vistule (50,000 h.), l'un des grands entrepôts du commerce entre la Silésie, la Pologne et la Hongrie, avant son annexion à l'Autriche en 1846, est réduite depuis cette époque à un rôle secondaire, malgré la liberté de transit et d'entrepôt que lui a laissée le gouvernement autrichien.

Lemberg (80,000 h.), capitale de la Gallicie, est un des grands marchés de la province, et des lieux d'échanges avec la Russie, la Pologne et la Moldavie. Cette ligne se prolonge jusqu'à *Brody* sur la frontière russe (25,000 h.), qui doit à la franchise de son territoire situé en dehors des douanes autrichiennes, et à ses foires importantes, d'être un des marchés les plus actifs pour toutes les opérations commerciales entre l'Autriche, la Russie, et les principautés danubiennes. Les laines, les pelleteries et les produits de l'industrie autrichienne sont les principaux objets de ses échanges.

2° *Ligne du Danube*, de la frontière bavaroise à la frontière turque.

Les principales places qu'elle traverse sont :

Linz sur le Danube : *Vienne*, *Presbourg*, *Pesth-Bude*, *Czegled*, *Szegedin*, *Temeswar* sur la Temes, et *Baziasch*.

3° *Ligne de l'Europe méridionale*, de la frontière italienne à la frontière turque, et au Danube.

Cette ligne se rattache par Peschiera et Mantoue aux chemins de fer italiens : elle traverse *Vérone* sur l'Adige, ville de 80,000 h. qui fait un commerce considérable de riz, de laines, de cuirs et de soieries :

Padoue (50,000 h.), dont les foires sont les plus fréquentées de la Vénétie :

Venise, rattachée au continent par un viaduc de 3 kil., *Trieste*, *Laybach*, capitale de la Carniole (25,000 h.), *Steinbrück*, et *Agram* (22,000 h.), capitale de la Croatie, entrepôt des produits de cette province : cette ligne s'arrête à *Siszeck* où commence la grande navigation de la Save.

4° *Ligne de la mer du Nord et de la mer Baltique à la frontière italienne*, par Prague, Linz, Salzbourg, Inspruck, capitale du Tyrol, Botzen, petite ville de 15,000 h. à qui sa position intermédiaire entre la Suisse, l'Italie et l'Autriche, promet un grand commerce de transit, quand la ligne ferrée encore inachevée sur un espace de 60 kil. aura franchi, au col de Brenner, la chaîne des Alpes rhétiques. Après avoir traversé Trente et Roveredo, cette ligne s'arrête à Vérone, où elle rejoint les chemins de fer lombards et vénitiens, en communication avec toute l'Italie.

5° *Ligne de la Baltique à l'Adriatique :* par *Brunn*, capitale de la Moravie, l'un des entrepôts du commerce avec la Prusse et la Pologne et le plus grand marché des laines de l'Autriche (58,000 h.).

Vienne, *Neustadt*, *Gratz*, capitale de la Styrie (70,000 h.), entrepôt de l'industrie métallurgique et marché des produits agricoles de cette province : *Laybach* et *Trieste* qu'elle rattache à tout le reste de l'empire.

6° *Lignes de la Theiss.* — Ce système encore inachevé, et qui tracerait la ligne la plus directe de Dantzig et de Varsovie à Constantinople, suit la vallée de la Theiss et rattache au réseau autrichien les villes du centre de la Hongrie.

Vienne est en communication par des lignes télégraphiques qui sillonnent tout l'empire, avec le réseau européen.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Le commerce extérieur de l'Autriche s'élève à environ 2 milliards 330 millions, dont 1 milliard 330 millions pour l'exportation (1864).

Importation. — Les principaux objets de son importation, dont la valeur s'élève à près d'un milliard, sont :

Matières premières. — Les *cotons* qu'elle tire du Brésil, du Levant et des Indes par Trieste, ou des entrepôts de Hambourg par Prague.

Les *laines* qu'elle tire de Russie par Brody, de la Turquie par le Danube, du Levant par Trieste et du Zollverein par les chemins de fer.

Le *lin et le chanvre*, venant d'Italie par Trieste, de Russie et de Prusse par les chemins de fer du Nord et par Brody.

La *soie* (200,000 kilog.), provenant de Lombardie et du Levant par Trieste.

La *houille* provenant d'Angleterre par Trieste ou des mines du Zollverein par les chemins de fer.

L'importation des métaux est peu importante, mais celle des bois de teinture, ou d'ébénisterie, de l'indigo, des résines, des graisses, des huiles non comestibles, figure pour un chiffre considérable dans le commerce de Trieste.

C'est également Trieste qui partage avec les ports du Danube, et les villes frontières de la Russie le commerce des *céréales* tirées de Russie, de Turquie, des Principautés danubiennes et en grande partie destinées à la réexportation.

Les *fruits secs* ou frais, les *huiles d'olive*, de Grèce et d'Italie, ont pour principaux marchés Trieste et Venise, qui tirent des mêmes provenances le peu de *vins* importés en Autriche.

Les États-Unis, Cuba, le Brésil, les Indes anglaises, les entrepôts anglais et hollandais fournissent à l'Autriche, les *cafés*, les *épices*, les *thés*, les *sucres de canne*, le *riz* dont Trieste est le grand entrepôt.

Quant aux **produits manufacturés :** les cotonnades, les lainages et les soieries d'Angleterre, de France, de Suisse et d'Allemagne, les fers, les aciers, les machines d'Angleterre, de France et du Zollverein, les articles de Paris, la mercerie et la bijouterie française et allemande, jouent le principal rôle dans l'importation autrichienne.

Exportation. — L'exportation s'élève, en y comprenant le transit, à 1,330,000,000.

Parmi les *matières premières,* celles qui figurent au premier rang sont la laine, la soie, les peaux, les bois, la pierre à bâtir, etc.

Parmi les *denrées alimentaires*, les céréales, les vins, les bestiaux.

Parmi les produits *manufacturés*, les tissus de coton pour la Turquie et le Levant, les lainages pour le Zollverein, l'Italie et l'Orient, les soieries, les aciers, la quincaillerie et la verrerie, les instruments de musique, la bijouterie qui se répandent dans le monde entier.

Transit et réexportation. — Le transit, dont l'importance grandit tous les jours, consiste surtout en céréales, spiritueux, denrées coloniales, raisins de Corinthe, et objets manufacturés, provenant de l'Europe occidentale et destinés à la Russie et à l'Orient.

Les pays qui entretiennent avec l'Autriche les relations les plus actives sont le *Zollverein* qui absorbe à lui seul les 57 centièmes de ses exportations, près de 700 millions sur un milliard 330 millions : la *Turquie* et les Principautés danubiennes, la *Russie,* la *Grande-Bretagne*, l'*Italie* et la *Suisse,* en Europe ; *Cuba*, le *Brésil* et les *États-Unis*, en Amérique ; l'*Égypte,* en Afrique, les *Indes* et la *Turquie* d'Asie, en Asie.

La *France* ne reçoit directement d'Autriche que pour 20 à 25 millions de bois, de laines, etc. et lui renvoie pour 11 à 12 millions de sucre, de soieries, de garance : mais toutes les marchandises exportées ou importées par voie de terre figurent au commerce de la France avec le Zollverein et l'Italie.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Races. Divisions politiques. — L'Autriche n'est pas une nation, c'est un gouvernement; et l'on pourrait lui appliquer, avec plus de raison, le mot fameux de M. de Metternich sur l'Italie : « Ce n'est qu'une expression géographique. »

L'origine, la langue, la religion, le caractère de ses populations changent dans chacune de ses provinces. A l'Ouest sont groupés environ huit millions d'Allemands qui présentent toutes les qualités de leur race avec moins d'étendue d'esprit, mais peut-être plus de sens pratique que chez leurs compatriotes du Nord. Dans tout l'empire, en Bohême, en Gallicie, en Hongrie, en Croatie sont dispersés plus de 15 millions de Slaves qui parlent des dialectes différents, qui se rattachent à des nationalités distinctes, et qui n'ont rien de commun que les aptitudes générales de leur race. En Hongrie, mêlés aux populations slaves vivent cinq millions de Madgyares, descendants des anciens conquérants, race ardente, intrépide, passionnée pour ses souvenirs nationaux, mais qui a gardé quelque chose des habitudes de ses ancêtres, à l'étroit dans les villes et dans les liens de la civilisation moderne, et ne se sentant à l'aise que dans la liberté de la steppe sans barrières et sans horizon. Enfin au sud-est, et au sud-ouest de l'empire sont reléguées deux populations d'origine néo-latine, les Italiens de la Vénétie, partagés entre leurs souvenirs et leurs espérances qui ne leur laissent que de la haine pour ceux qu'ils considèrent comme des maîtres, et les Roumains de la Transylvanie entraînés vers leurs compatriotes des principautés danubiennes, qui tiennent entre leurs mains l'avenir de la race roumaine.

Entre toutes ces populations si diverses de caractères, de langues, de traditions, il n'y a rien de commun, que le lien politique, qui pour beaucoup est une chaîne, et le lien commercial qui réunit tous les habitants de la vallée du Danube, mais qui laisse en dehors de cette communauté

d'intérêts, la Bohême enfermée dans ses montagnes, la Gallicie polonaise et la Vénétie italienne.

A ces causes d'antipathie entre les diverses portions de l'Empire, venaient se joindre pour entraver l'essor de l'industrie et du commerce, mille obstacles moraux ou matériels : l'absence d'institutions et de garanties politiques, une organisation sociale indécise et imparfaite, le servage en Hongrie et en Gallicie, la propriété organisée sur des bases toutes féodales, l'industrie étouffée par le régime des corporations ; le commerce arrêté par les douanes et par la difficulté des communications par terre. Il n'en fallait pas tant pour expliquer l'infériorité commerciale de l'Autriche, malgré ses richesses naturelles et son heureuse situation.

Depuis quelques années, de nombreux progrès se sont accomplis : sans renoncer complétement à son rêve d'unité, l'Autriche a donné satisfaction aux intérêts généraux et à ceux des provinces, par une constitution plus libérale : elle a proclamé, en 1860, la liberté industrielle, accepté, en 1858, la libre navigation du Danube, aboli le servage, réformé son système douanier, et amélioré l'état de ses finances.

Compagnies de commerce. — Aussi de grandes compagnies de chemins de fer, la *Société autrichienne*, celle des chemins de fer de la Theiss, etc., ont couvert, en quelques années, son territoire d'un réseau de plus de 5,000 kilomètres, qui s'agrandit chaque jour.

Deux puissantes compagnies de navigation la rattachent à tout l'Orient, par la Méditerranée et par le Danube : le *Lloyd* de *Trieste*, fondé en 1836, et qui possédait, en 1863, 60 paquebots (11,690 chevaux-vapeur) :

La *Compagnie danubienne*, fondée en 1830, agrandie en 1845, et qui comptait, en 1863, 110 bateaux à vapeur.

Institutions de crédit. — Les institutions de crédit se sont également multipliées, malgré les embarras financiers de l'Autriche.

La plus importante est la *Banque nationale de Vienne*, fondée en 1816, et dont les billets ont fini par devenir

presque la seule monnaie de l'Autriche. L'histoire de la banque est intimement mêlée depuis près d'un demi-siècle, à celle de la monarchie autrichienne : c'est à elle, que le gouvernement a confié, au milieu des crises qu'il a eu plus d'une fois à traverser, les opérations les plus délicates et les plus périlleuses : ses billets dont la valeur varie depuis un florin jusqu'à mille, ont plusieurs fois reçu cours forcé, et malgré la dépréciation que cette mesure dangereuse, et l'énorme différence entre l'encaisse métallique et l'émission des billets, ont fait subir à ce papier monnaie, la Banque s'est toujours soutenue, a multiplié ses succursales, et sans cesse agrandi le chiffre de ses opérations.

Après la Banque nationale, les établissements qui méritent une mention, sont le *Crédit Mobilier* et le *Crédit Foncier* autrichien, créés par la maison Rothschild (de Vienne), la *Société d'escompte* de la basse Autriche, celle de Prague, celle de Pesth, la *Banque commerciale* de Trieste et le *Stabilimento commerciale* de Venise.

Enfin, de nombreuses caisses d'épargne offrent à la petite propriété et à la population ouvrière un placement plus sûr, et à Vienne on compte un livret sur deux habitants.

Régime douanier. — La législation douanière de l'Autriche a subi de nombreuses réformes, qui, depuis 1853, l'ont fait entrer dans une voie libérale, où elle continue de marcher : les douanes intérieures ont été supprimées, et le réseau général, connu sous le nom de *Zollverband,* s'étend maintenant à tout le territoire autrichien, sauf les villes et ports francs de Brody, de Venise, de Trieste, de Fiume et la Dalmatie, soumises à un tarif particulier. Les matières premières les plus importantes, le coton, la laine, la houille, la soie en cocons, sont exemptes : et les 60 centièmes du revenu des douanes, qui varie entre 70 et 60 millions, proviennent des droits sur les sucres, les cafés, les vins, les tissus de coton, de soie et de laine, les fers et les machines.

Il n'existe de prohibition absolue, ni à l'importation, ni à

l'exportation, mais certaines matières, telles que les soies, les peaux brutes, les drilles, les cotons, etc., sont soumises à des droits de sortie fort élevés.

Le taux moyen des droits de douanes ne monte guère à plus de 7 0/0 de la valeur des objets importés.

Traités de commerce. — L'Autriche a ressenti le contre-coup du mouvement qui entraîne toute l'Europe sur les pas de l'Angleterre et de la France, dans la voie de la liberté commerciale.

En 1865, elle vient de signer avec le Zollverein un traité qui abolit presque tous les droits sur les produits bruts, et qui abaisse les tarifs sur les denrées alimentaires et les produits manufacturés. Des négociations sont engagées sur la même base avec l'Angleterre et la France, et l'Autriche semble décidée à accepter franchement une réforme qui ne peut que favoriser l'exportation de ses riches produits, et donner à son industrie l'occasion de profiter de sa récente liberté.

MONNAIES, POIDS ET MESURES.

L'*unité monétaire* en usage depuis la convention de 1857, conclue avec le Zollverein, est le **florin** (2 fr. 50).

L'*unité de poids* pour la douane est la **livre** du Zollverein de 500 grammes, divisée décimalement.

L'*unité linéaire* est le **pied** (fuss.) = 0^m, 3161.

Les principales *mesures itinéraires* sont le **mille** de poste 7,586 mètres, et le *mille géographique*.

Les principales *mesures de capacité* sont :

Pour les *grains* la **metze** = 61 litres, 5045;

Pour les *liquides* la **maas** = 1 » 4151.

(En Vénétie, l'unité monétaire est la **lira** d'Autriche = 0 fr. 87.)

CHAPITRE VI.

SUISSE.

Bornes. Superficie. Population. — La Suisse ou Confédération helvétique est située entre 45° 50' et 47° 50' lat. nord, 3° 43' et 8° 5' long. est. Elle est bornée au nord par le grand-duché de Bade et le Wurtemberg, dont elle est en partie séparée par le Rhin; au nord-est, par le lac de Constance; à l'est, par les États autrichiens; au sud, par le royaume d'Italie, dont elle est séparée par les Alpes; à l'ouest, par la France dont elle est séparée par les Alpes de Savoie, le lac de Genève et le Jura.

Sa population est de 2,600,000 h., sa superficie de 38,798 k. c.

C'est une république fédérative, divisée en 22 cantons, et gouvernée par une diète : Berne est la capitale de la Confédération.

Situation commerciale. — Apre, stérile, couverte de montagnes, ne touchant à aucune des mers qui baignent l'Europe, la Suisse rachète ces désavantages par sa position centrale entre l'Allemagne, l'Italie et la France, position qui lui assure un immense commerce de transit et qui fait de son territoire une des grandes voies internationales de l'Europe. Maîtresse des passages des Alpes et du Jura, partageant avec la France la navigation du lac de Genève, avec l'Italie celle du lac Majeur, avec l'Allemagne celle du lac de Constance et du Rhin, la Suisse communique à la fois avec l'extérieur par les chemins de fer, les routes de terre et les voies navigables.

PRODUCTION NATIONALE DE LA SUISSE.

Climat. Nature du sol. — La Suisse, avec son chaos de montagnes, ses terrains granitiques, son climat rigoureux, ses hivers prématurés qui couvrent de neige tout le

haut pays, depuis le mois d'octobre jusqu'au mois d'avril, semble créée pour le pâturage plutôt que pour l'agriculture. Aussi ses troupeaux furent-ils longtemps son unique richesse, et sont-ils encore un de ses revenus les plus considérables : on évalue à plus d'un million de têtes le nombre des bêtes à cornes, à 400,000 celui des chèvres, à 1,600,000 celui des moutons.

Production agricole. — La culture *du blé* est insuffisante pour les besoins de la population, qui y supplée par celle de la pomme de terre.

La *vigne* réussit surtout sur les bords du lac de Genève, du lac de Constance, du lac Majeur et dans la vallée du Rhin; le *mûrier* et l'*olivier* sont cultivés dans le canton du Tésin, où l'éducation des vers à soie, aujourd'hui presque ruinée, a été longtemps une des ressources du pays. Les *arbres fruitiers*, le *tabac*, le *chanvre* et le *lin* sont cultivés dans toute la Suisse; de vastes *forêts* couvrent encore les pentes des Alpes et du Jura.

Production minérale. — La Suisse a quelques mines de lignite et d'anthracite, des gisements de fer, de cuivre, d'étain, de sel gemme; les pierres, les granites, les marbres, les ardoises donnent lieu à une exploitation très-active.

Production industrielle. — Créée par la pauvreté même du sol, favorisée par quelques-uns des produits du pays, le lin, les bois, la soie, la laine, développée par l'esprit énergique et patient de la population, l'industrie suisse tient glorieusement sa place en Europe, et soutient sans fléchir la concurrence des grandes nations voisines.

Si les dentelles suisses ont dû céder à la supériorité française, si les draps et les toiles de Berne, de Bâle, de Lucerne, de Genève suffisent à peine à la consommation, les industries de la soie et du coton luttent sur tous les marchés avec les produits de la France et de l'Angleterre.

Industries textiles. — On évaluait, en 1861, le nombre des broches à 1,600,000, la valeur de la fabrication

des tissus de coton à 90 millions, et celle de l'exportation à 50 millions.

Les filatures, les étoffes imprimées, les teintureries de *Zurich*, rivalisent avec celles de Mulhouse; les mousselines de *Saint-Gall* et d'*Appenzel* avec celles de Tarare.

Quant aux **soieries** on ne peut évaluer à moins de 140 millions, la production réunie de *Lugano*, avec ses vastes filatures, de *Zurich*, avec ses 24,000 métiers, de *Bâle*, avec ses rubanneries, qui exportent chaque année pour 38 millions de marchandises.

Autres industries. — La *tannerie* de Lucerne, de Lausanne, de Genève, de Zurich, la *fabrication des chapeaux de paille* à Schaffouse, la *papeterie* de Berne et de Bâle, les ouvrages en bois, etc., méritent d'être cités; mais parmi les industries qui se rattachent à l'agriculture, la plus universelle, la plus nationale, celle qui fait toute la richesse des cantons de la montagne, Uri, Unterwald, Schwytz, Berne, c'est la **fabrication du beurre,** et celle du **fromage,** d'abord concentrée à Gruyère (canton de Fribourg), mais aujourd'hui répandue dans toute la Suisse, sauf dans les grands centres manufacturiers.

Zurich, Schaffouse, Neufchâtel, possèdent quelques grands établissements métallurgiques, mais parmi les industries qui se rapportent au travail des métaux la plus florissante est celle de l'**horlogerie** et de la **bijouterie,** dont *Genève* est la métropole. La *Chaux de Fonds* (16,000 h.), le *Locle* (10,000 h.), et presque tous les villages du canton de Neufchâtel; *Saint-Imier*, dans le canton de Berne, *Sainte-Croix,* dans le canton de Vaud, doivent à la même fabrication leur prospérité toujours croissante.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES. PRINCIPAUX MARCHÉS.

Routes de transit. — La Suisse est traversée par cinq grandes voies de transit dont deux font communiquer l'Allemagne avec l'Italie :

Une l'Italie avec la France :

Deux la France avec l'Allemagne.

L'Allemagne communique avec l'Italie à travers la Suisse :

1° **Route du Splugen.** — Par la *route du Splugen*, qui vient déboucher à *Coire* (8,000 h.), capitale du canton des Grisons, rattachée par un chemin de fer à toute la Suisse septentrionale, et l'un des entrepôts du commerce international entre le Zollverein et l'Italie.

2° **Route du Saint-Gothard.** — Par la *route du Saint-Gothard*, qui entre sur le territoire helvétique à *Lugano* (canton du Tésin, 7,000 h.), traverse Bellinzona, franchit le col du Saint-Gothard à 2,000 mètres d'élévation, et vient, en suivant la vallée de la Reuss, aboutir à **Zurich** (36,000 h.), sur le lac du même nom et sur la Limmat, l'un des centres intellectuels et commerciaux de la Confédération, communiquant par ses chemins de fer avec toutes les parties de la Suisse, et bâtie au point de jonction des deux routes qui franchissent le Rhin par les ponts de Waldshut et de Schaffouse.

Route du Simplon. — *La route du Simplon*, l'une des plus belles des Alpes, achevée en 1807, doit surtout son importance au transit entre l'Italie et la France. Elle franchit le col du Simplon à 2,000 mètres, débouche à *Brigg* dans le Valais, longe la vallée du Rhône, traverse *Sion* (6,000 h.), capitale du Valais, puis arrivée à *Bouveret* sur le lac Léman, se détourne à l'ouest et longe la rive française du lac jusqu'à **Genève**, le principal entrepôt du commerce avec la France. Située sur le Rhône, à la pointe du lac Léman, en communication par de nombreuses lignes de bateaux à vapeur, avec tous les ports que baigne cette petite mer intérieure, rattachée par des chemins de fer à la France, à l'Italie, à toute la Suisse, Genève est la ville la plus peuplée, le grand marché financier, et l'un des principaux centres industriels de la Confédération (40,000 h.).

Le Jura, qui prolonge entre la France et la Suisse, sur une longueur de 250 kil., ses épais contre-forts, est percé de plusieurs routes, qui ont perdu beaucoup de leur importance depuis que la chaîne est franchie par le *chemin de*

fer de Besançon à Neufchâtel par *Pontarlier :* mais au nord du Jura, dans la vallée du Rhin, qui s'élargit avant de tourner brusquement de l'ouest au nord, s'ouvre une des plus belles voies naturelles que possède la Suisse, un des grands chemins du commerce européen : c'est là que débouche une triple route de transit, entre l'*Allemagne et la France*, par la Suisse du nord jusqu'au lac de Constance, ou par la Suisse occidentale jusqu'à Genève ; entre l'*Allemagne*, *la France et l'Italie*, par la grande route du Saint-Gothard, et le centre de la Suisse.

Au point de rencontre de ces trois routes est assise sur les deux rives du Rhin, l'une des plus anciennes et des plus grandes villes de la Suisse, **Bâle** (30,000 h.), tête de ligne des chemins de fer de la Confédération, entrepôt du commerce avec la France et l'Allemagne, et siége des principales maisons de commission.

Communications intérieures. — Les communications intérieures sont nombreuses et rapides malgré la nature du sol, et les obstacles qu'opposent aux progrès des relations commerciales les chaînes de montagnes qui s'étendent de toutes parts comme un immense réseau, et qui atteignent dans les Alpes Bernoises et les Alpes Grises 3,500 à 4,000 mètres d'élévation moyenne.

Routes de terre. — La Confédération possède 6,000 kil. de routes de terre praticables à tous les moyens de transport, et dont beaucoup sont des chefs-d'œuvre de hardiesse et de patience. L'hiver même interrompt rarement les communications, grâce aux gigantesques travaux entrepris pour garantir les routes contre la chute des avalanches. — Les deux vallées les plus méridionales de la Suisse, celle de l'Inn et celle du Rhône, sont les seules qui communiquent difficilement avec le reste du territoire dont les séparent les Alpes Grises et les Alpes Bernoises, où les cols les moins élevés sont à 2,400 mètres, sur la limite des neiges éternelles.

Voies navigables. — La Suisse possède les sources de trois des plus grands fleuves de l'Europe, qui descendent du massif du Saint-Gothard : l'*Inn*, véritable source du Da-

nube, le *Rhône* et le *Rhin*. L'Inn et le Rhône ne sont pas navigables en Suisse, mais ce dernier forme le lac de Genève, long de 70 kil., large de 4 à 13, et dont les ports suisses et français, Genève, Coppet, Ouchy (port de Lausanne), Vevey, Villeneuve, Bouveret (Suisse), Évian et Thonon (France), sont desservis par de nombreux bateaux à vapeur. Il en est de même du lac de Constance, formé par le Rhin, et de ceux de Zurich, des quatre cantons, de Lucerne et de Neufchâtel, formés par ses affluents.

La Suisse n'a pas de canaux, et la longueur de ses grandes voies navigables n'est que d'environ 400 kil. : mais la navigation des lacs prend chaque jour plus d'importance.

Chemins de fer. — Malgré les difficultés naturelles, la Suisse a construit un réseau de chemins de fer dont le développement est de 1,000 kil. et qui en remontant les vallées des fleuves pénètre jusqu'au cœur de ses montagnes.

Bâle, Genève et Zurich, peuvent être considérées comme les têtes de lignes.

1° Les lignes principales sont celles de *Bâle à Genève*, par Olten, Soleure, Neufchâtel et Morges (Ouest-Suisse, et Franco-Suisse).

2° De *Bâle à Lausanne*, par Olten, Berne et Fribourg (Suisse méridionale).

3° De *Bâle à Lucerne*, par Olten (Suisse centrale), route du Saint-Gothard.

4° De *Bâle à Zurich*, par Aarau (Suisse du Nord).

5° De *Zurich à Schaffouse* (route d'Allemagne).

De *Zurich à Lucerne*, par Zug (route d'Italie par le Saint-Gothard).

6° De *Zurich au lac de Constance* (Constance, Romanshorn), par Frauenfeld et par Saint-Gall (Nord-est-Suisse).

7° De *Zurich à Coire*, par Glaris et par Rohrsach et la vallée du Rhin (route du Splugen). — (Union des chemins de fer suisses).

8° De *Genève* à *Sion* par Morges, Lausanne, Vevey, Saint-Maurice, Martigny et Sion (route du Simplon). (Chemin de fer de la ligne d'Italie.)

Des *télégraphes* rattachent entre eux tous les centres de commerce et d'industrie, et franchissent toutes les frontières.

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA SUISSE.

Valeur des échanges. — La Suisse ne ramenant pas ses échanges à la valeur monétaire, on ne peut indiquer que d'une façon approximative le chiffre de son commerce extérieur, qui dépasse aujourd'hui 1,300 millions.

Relations avec la France. — La France y figure pour plus de 600 millions, dont 380 millions en transit.

L'*importation* des marchandises suisses destinées à la consommation française, n'est que de 65 millions sur 300 : les bois communs, les bestiaux, les soies, l'horlogerie et les peaux brutes, sont les articles les plus importants.

Sur plus de 300 millions exportés par la frontière française, notre commerce spécial ne figure que pour 170 millions ; les soies écrues, les tissus de laine, de coton et de soie, les céréales, les sucres raffinés, les vins, les outils et ouvrages en métaux, la houille, les savons représentent les valeurs les plus considérables.

Autres pays. — Après la France, viennent l'Allemagne, l'Italie, l'Angleterre et l'Amérique.

La Suisse emprunte à l'étranger la plupart des matières premières, beaucoup de denrées alimentaires et quelques produits manufacturés ; à l'Angleterre, les cotons en laine, les soies, les métaux, les denrées coloniales, la quincaillerie, les machines par le transit français ou allemand ; au Zollverein ses houilles, ses métaux, ses laines, ses lins, ses céréales, ses ouvrages en fer ; à l'Italie, ses soies, ses grains, ses pailles et ses cotons, les matières tinctoriales, les huiles, les fruits, les peaux, les laines, dont Gênes est l'entrepôt.

Les principaux objets d'*exportation* sont les tissus et rubans de soie, les cotonnades, l'horlogerie, l'orfévrerie, le beurre et le fromage, les bestiaux, les tabacs, les peaux brutes, les bois, les soies gréges, etc.

Le commerce de transit et de réexportation figure pour un cinquième dans le chiffre total.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Caractère national. — Habitués à une vie rude, à un climat rigoureux, les Suisses sont un peuple de soldats, d'agriculteurs et de bergers, que la nécessité a transformés en ouvriers habiles et laborieux, et la position de leur pays en commerçants hardis et intelligents. La constitution politique de la Suisse, et ses traditions nationales, si elles sont peu favorables aux grandes entreprises d'intérêt général, ont multiplié les ressources locales, et développé l'initiative individuelle.

Institutions de Crédit. — Chaque canton a ses caisses hypothécaires, ses institutions de crédit, ses banques particulières, parmi lesquelles celles de Zurich, de Genève, de Bâle, de Berne, peuvent le disputer aux établissements les plus solides de l'Europe. Les chemins de fer sont exploités en partie par des compagnies nationales, en partie par des sociétés étrangères.

Régime douanier. — Les tarifs douaniers sont des plus libéraux, et forment cependant le tiers du revenu fédéral (6 millions sur 18); aussi, la Suisse a-t-elle accueilli avec empressement, le principe de la liberté commerciale, qu'elle mettait déjà en pratique, et que le traité de 1864 a inauguré entre la France et la Confédération helvétique. Des conventions récentes avec la Chine et le Japon permettent aux grandes maisons de Zurich et de Bâle, d'aller chercher, sur les lieux mêmes de production, la matière première de leur plus riche industrie.

POIDS. MESURES. MONNAIES.

L'assemblée fédérale de 1851 a adopté, pour toute la Suisse, un système commun de poids et mesures (Concordatsmaasse), dont les principales unités sont :

1° Mesure de longueur, le **pied** ou fuss = 0,30 centimètres.

2° Mesure itinéraire, la **lieue** = 4,800 mètres.

3° Mesure agraire, l'**arpent** = 36 ares.

4° Mesure de capacité (liquides), le **maas** = 1 litre, 5 — (grains) le **viertel** = 15 litres.

5° Poids, **pfund** ou **livre** = 500 grammes — le **quintal** = 50 kilog.

6° Monnaie, le **franc** = 100 rappen ou centimes, avec ses multiples et sous-multiples, comme en France.

CHAPITRE VII.

ROYAUME D'ITALIE. — ÉTATS-ROMAINS.

Bornes. Superficie. Divisions politiques. Population. — L'Italie est située entre 46° 40′ et 36° 40′ latitude nord, 3° 20′ et 16° 10′ long. est.

Elle est bornée au nord par les Alpes, qui la séparent de la Suisse et de l'Autriche, à l'est par l'empire d'Autriche et l'Adriatique, au sud par la Méditerranée, à l'ouest par la mer Tyrrhénienne, la petite rivière de la Roya et les Alpes qui la séparent de la France.

De l'Italie dépendent les îles de Sardaigne, d'Elbe, sur les côtes de la Toscane, de Procida, d'Ischia et de Capri, dans le golfe de Naples, les îles Ægates et Lipari, la Sicile, et le groupe de Malte et de Gozzo, possession anglaise entre la Sicile et l'Afrique.

La superficie totale est de 316,000 kil. carrés; la population de 26,600,000 habitants.

Sans compter Malte, le territoire italien est partagé entre trois puissances : l'Autriche, qui conserve la Vénétie (2,900,000 h.), les États-Romains (700,000 h.), dont Rome est la capitale, et le royaume d'Italie, qui a pour capitale Florence (140,000 h.), et dont la population

est de 23 millions d'habitants pour une superficie de 251,000 kil. c.

Situation commerciale. — Tant que la civilisation fut concentrée sur les bords de la Méditerranée, l'Italie, qui la domine, fut la reine du monde. Au moyen âge, quand la puissance et la force matérielle passèrent aux peuples du Nord, elle conserva la royauté du commerce, de la richesse et de l'intelligence, et si les révolutions commerciales et politiques des temps modernes l'ont réduite à un état d'abaissement qui contraste avec ses brillants souvenirs, ni les hommes, ni les événements n'ont pu lui enlever ce qui fit sa grandeur, et ce qui doit la relever, sa situation géographique et sa merveilleuse fertilité.

Par sa partie continentale, l'Italie touche à la France, à la Suisse et à l'Autriche, et les Alpes qui l'en séparent ne sont plus un rempart infranchissable pour l'industrie moderne; dans sa partie péninsulaire, elle déploie sur la Méditerranée et sur l'Adriatique plus de 3,600 kil. de côtes, sans compter ses îles; elle touche à l'Afrique; elle s'étend à la fois vers l'Occident et vers l'Orient. Gênes est à cinq jours du détroit de Gibraltar, Brindes et Messine à quatre jours d'Alexandrie et de l'isthme de Suez, les ports de Sicile et de Sardaigne à quelques heures de la Tunisie et de l'Algérie.

Les rivages de l'Italie, escarpés sur les bords du golfe de Gênes, où l'Apennin plonge jusque dans la mer, s'abaissent à partir des bouches de l'Arno jusqu'au golfe de Naples; les Maremmes de Toscane, les marais Pontins bordent la mer Tyrrhénienne d'une ceinture de marécages interrompus çà et là par des plages sablonneuses; le sud de la Péninsule jusqu'au détroit de Messine est plus découpé, et la côte est formée de falaises ou de rochers. Depuis le cap Spartivento jusqu'au cap Leuca, le golfe de Tarente est dominé par des montagnes dont la mer baigne le pied.

Dans le versant de l'Adriatique, la côte presque droite, et dont la monotonie n'est rompue que par le gigantesque promontoire du Gargano, s'incline en pente douce vers la

mer, et finit au nord de la Péninsule par se perdre dans les vastes lagunes du Pô, de l'Adige et de la Brenta, où la terre et l'eau se confondent, et qui ne sont plus ni la mer ni le continent.

PRODUCTION NATIONALE DE L'ITALIE.

Climat. Nature du sol. — Le climat de l'Italie est aussi varié que l'aspect du sol : doux et humide dans les riches plaines de la Lombardie, tempéré dans les belles vallées du Bolonais et des Marches, et dans la région tourmentée des Abruzzes; brûlant dans les plaines sablonneuses de la Pouille, sur les côtes de la Calabre et sur les plateaux arides de la Sicile; chaud mais adouci par les brises de mer dans la fertile Campanie, insalubre sur les côtes des États-Romains et de la Toscane, où règne la malaria, et où dorment les eaux stagnantes et pestilentielles des marais Pontins et des Maremnes; frais et salubre dans les vallées ombragées de l'Apennin, dont les ramifications capricieuses couvrent tout le centre de la Péninsule; pluvieux au printemps et à l'automne, rigoureux en hiver dans le Piémont et au pied des Alpes, dont les sommets escarpés entourent l'Italie septentrionale d'une ceinture de neiges.

Production agricole. — Les *céréales* de la Lombardie, de la Romagne, de la Terre de Labour, de la Sicile et de la Sardaigne, les *rizières* de la Lombardie, les *vignobles* du Piémont, de la Ligurie, d'Albano, dans les États-Romains, de la Toscane, des environs de Naples, de la Calabre, de Marsala et de Syracuse en Sicile, de Cagliari en Sardaigne, renommés surtout pour leurs vins de liqueur; les *huiles d'olive* de la rivière de Gênes, de la Toscane, des provinces de Bari et de Tarente dans l'ancien royaume de Naples, de la Sicile et de la Sardaigne, les *oranges et les citrons* de Messine, de Naples et de Reggio; les *fruits* de toute espèce cultivés dans les vergers de la Romagne, de la Toscane et de la Lombardie, la *canne à sucre* qui réussit en Sicile et en Calabre, feraient de l'Italie le plus riche pays

agricole de l'Europe, si elle était cultivée tout entière avec autant d'intelligence et d'activité que la Lombardie et la Toscane, fertilisées par leurs canaux d'irrigation, et si les procédés de culture, si le travail des habitants secondaient l'admirable fertilité du sol.

Les **cultures industrielles** sont peu développées, à l'exception de celle du *coton* à Syracuse et à Catane, du *chanvre* et du *lin* cultivés avec succès dans les environs de Bologne et de Ferrare, de la *garance* dans la province de Salerne, du *sumac* en Sicile, et du *mûrier* dans presque toute l'Italie.

Malgré le déboisement qui a dépouillé de leurs forêts une partie des sommets de l'Apennin, et qui, surtout en Toscane, produit chaque année de terribles inondations, le royaume de Naples compte encore 900,000 hectares de forêts, où dominent le hêtre, le chêne et le châtaignier; la Sardaigne a ses chênes-lièges, et la Lombardie ses innombrables peupliers qui servent d'espaliers aux vignes, et qui semés le long des routes, des rivières, des canaux donnent à la plaine l'aspect d'une vaste forêt. L'Italie a de nombreux pâturages, qui couvrent tous les flancs de l'Apennin, et en automne ses marécages se transforment en prairies où les troupeaux descendent jusqu'à la fin de l'hiver. La Lombardie septentrionale, l'Emilie, l'Ombrie, les États-Romains, la Sicile, les Abruzzes, la Pouille et la Calabre nourrissent 8,500,000 têtes de gros bétail, 2,800,000 chèvres et 10 ou 12 millions de moutons dont les laines sont peu estimées. Les chevaux sont en petit nombre et de race inférieure. L'éducation des abeilles et celle de la volaille constituent au Piémont et à la Lombardie un revenu important, mais la principale richesse de l'Italie est la production de la *soie*. En Toscane, en Lombardie, en Piémont, chaque paysan a sa petite magnanerie et sa plantation de mûriers, et l'on évaluait en 1855, avant l'invasion de la maladie, la production du royaume d'Italie à 35 millions de kilogrammes de cocons et celle des États-Romains à 2,200,000 d'une valeur totale de 225 millions de francs.

Production minérale. — La production de la *houille*

est insignifiante en Italie : elle est forcée de l'emprunter à l'étranger ou de la remplacer par le bois et la tourbe.

Celle du *fer* est plus importante, l'île d'Elbe fournit seule 680,000 quintaux : les hautes vallées de la Lombardie et du Piémont, la Calabre, la Toscane ont des gisements considérables.

On trouve le *cuivre* à Montecatini en Toscane, à l'île d'Elbe, à Ollomont près d'Aoste; le *plomb* à Pietra Santa en Toscane, le *cinabre* à Santa-Fiore (id.).

L'Italie doit à son sol volcanique la *pouzzolane*, qui se rencontre à Pise, à Naples, en Sicile, et le *soufre* dont la Sicile avait exporté en 1860 par Girgenti, Palerme et Catane 130,000 tonneaux d'une valeur de 17 millions de fr.

L'*albâtre* de Toscane, les *marbres* de Carrare, de Gênes, et de Sicile n'ont de rivaux en Europe que les marbres de Grèce et de Turquie; la pierre à bâtir, les argiles, les pierres à chaux abondent dans toute la péninsule; enfin l'exploitation de l'acide borique dont la Toscane a le monopole, celle des marais salants de Cagliari, de Trapani et d'Agosta en Sicile, les mines de sel gemme de Castrogiovanni, les nombreuses sources minérales de la Toscane et du royaume de Naples, complètent le tableau de la richesse minérale de l'Italie.

La mer lui apporte comme la terre son contingent de richesses : la pêche du *corail* sur les côtes de Sardaigne, et de Sicile, celle des coquillages et du poisson dans l'Adriatique et dans la mer Tyrrhénienne, occupent près de 30,000 hommes, et de 8,000 bateaux.

Production industrielle. — L'essor de l'industrie a été longtemps comprimé en Italie par des causes diverses dont quelques-unes ont un caractère passager : la rareté du combustible et des métaux, l'apathie des populations dans le Midi de la péninsule, l'incurie des gouvernements, la difficulté des transports, une législation arriérée et tracassière, et les agitations politiques qui effrayaient les capitaux et qui absorbaient toutes les forces vives de la nation.

Industries textiles. — Parmi les industries textiles,

celle du *coton* qui n'emploie pas plus de 1,200,000 broches, et celle de la *laine*, à Turin, à Milan, à Pise, à Plaisance, à Rome, sont hors d'état de lutter avec la concurrence étrangère, sinon pour les tissus grossiers, mais les *toiles* de Brescia en Lombardie, d'Alexandrie (45,000 h.) en Piémont, de Gênes, de Parme, de Bari, de Palerme, et surtout de Bologne et de Ferrare, suffisent à la consommation italienne, et les filatures de *soie* de Milan et de Côme (20,000 h.), celles de Sienne et de Florence en Toscane, les *velours* et les *dentelles* de Turin, de Gênes, de Brescia, les *soieries* communes de Bergame, en Lombardie, de Naples, de Messine et Catane, les *taffetas* de Bologne et de Palerme, soutiennent la réputation de l'Italie dans une industrie dont elle eut longtemps le monopole (30 millions de produits).

Autres industries. — Parmi les autres industries qui se rattachent à l'agriculture, il en est trois qui méritent une attention particulière par l'importance et la supériorité de leurs produits.

1° La **fabrication du beurre** et du fromage, qui a pour centres principaux Milan, Lodi, Pavie, et qui, en Lombardie seulement, représente une valeur de 70 millions de fr.

2° La **fabrication des chapeaux** de paille à Empoli, à Florence, à Sienne, en Toscane, représente une valeur annuelle de 11 à 12 millions.

3° La **fabrication des pâtes** alimentaires à Gênes et à Naples fournit encore, malgré la concurrence française, à une partie de la consommation européenne.

Les tanneries de Bologne et de Messine, les savonneries de Toscane et d'Ancône, les distilleries d'huile du royaume des Deux-Siciles, les fabriques de bougies de Turin et d'Ancône, la ganterie de Turin livrent à l'exportation une masse considérable de produits.

Les **industries métallurgiques** sont peu développées, et représentées seulement par les *fonderies* de Livourne, la *quincaillerie* et les armes de Brescia, les *machines* de Pistoia et de Florence, et les *forges* du Piémont. La *bijouterie* de Turin, de Livourne, et de Naples, la *verrerie* de

Toscane et de Lombardie, la *céramique* de Florence et de Rome, les *mosaïques* de Rome et de Pérouse (États-Romains), la *taille de l'albâtre* à Volterra en Toscane et à Pise, et parmi les **industries mixtes**, la *carrosserie* de Milan, la *fabrication* des meubles à Turin et à Gênes, celle des *instruments de musique* en Lombardie et en Piémont, les *constructions maritimes* dans tous les grands ports, compensent l'infériorité de l'Italie dans les travaux métallurgiques.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

Communications maritimes avec la France. — Les communications maritimes entre la France et l'Italie sont des plus fréquentes et des mieux organisées : Marseille en est le centre. C'est de Marseille que partent les nombreuses lignes des *Messageries impériales*, qui desservent Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine, Palerme; les services français de la *Compagnie Marseillaise*, de la *Compagnie Valéry*, de la *Compagnie de Navigation Mixte*, de la *Languedocienne*, les services italiens des *Paquebots-Postes de Gênes*, qui desservent tous les ports jusqu'à Ancône; des *Paquebots de la Compagnie des Deux-Siciles*, etc.....

Les deux tiers de notre commerce avec l'Italie se font par voie de mer.

Principaux ports. Lignes de navigation. — Dans le versant de la mer Tyrrhénienne quatre ports principaux attirent à eux presque tout le mouvement des échanges; ce sont Gênes, Livourne, Civita-Vecchia et Naples.

Gênes (140.000 h.), autrefois la rivale de Venise, la souveraine de la Corse et de la Sardaigne, la dominatrice de la mer Noire, est encore le premier port de l'Italie. Bâtie en amphithéâtre sur un golfe que domine l'Apennin, protégée du côté de la mer par deux môles gigantesques, Gênes peut recevoir des navires du plus fort tonnage. Débouché du commerce maritime de la Lombardie, du Piémont et de la Suisse, rattachée par des chemins de fer à toute l'I-

talie du Nord, et bientôt à la France par Nice et Marseille, elle communique avec tous les ports d'Italie, de Sicile, et de Sardaigne, avec Corfou, Malte, Tunis, avec la Corse et Marseille, par les quatre grandes *Compagnies des Bateaux* et des *Paquebots-Postes* italiens, des *Paquebots à vapeur des Deux-Siciles* et de la *mer Adriatique*. Les services des Messageries impériales françaises, de la compagnie Marseillaise de navigation à vapeur, les lignes anglaises, une ligne hollandaise, une ligne belge, étendent les relations de Gênes à presque tous les points du littoral de la Méditerranée, aux principaux ports de l'Europe occidentale et aux îles Açores, Madère et Canaries, en Afrique.

La moyenne annuelle du cabotage est d'environ 6,000 navires, celle de l'intercourse avec l'étranger de sept à huit mille; la France, la Turquie, la Russie, la Grande-Bretagne, les États-Unis et l'Amérique du Sud, y occupent la place la plus importante; mais le pavillon génois se montre jusque dans les ports de l'Océan indien et de l'Océan Pacifique.

On évalue à 120 millions par terre, et 400 par mer, le chiffre du commerce de Gênes, dont les principaux objets sont: les céréales, les vins, les huiles, les sucres, les cafés, les tabacs, les peaux brutes, les cotons, la laine, la soie, et les métaux.

La marine marchande de Gênes, dont une partie fait le commerce de transport pour le compte de maisons étrangères, jauge au moins 200,000 tonneaux.

Livourne (98,000 h.), ancien port franc, est le second port de l'Italie, et le débouché du commerce de la Toscane; rattachée par un embranchement aux voies ferrées de l'Italie péninsulaire, desservie par les trois grandes compagnies italiennes, par les *Messageries Impériales*, la *Compagnie Marseillaise de navigation à vapeur*, la *Compagnie Bazin*, qui fait le trajet de Marseille à Alexandrie, et les lignes anglaises de la Méditerranée, Livourne présente un mouvement annuel de plus de 13,000 navires, dont 2,000 vapeurs, et entretient les relations les plus actives avec la Grande-Bretagne, la France, la Russie, l'Espagne, les

Pays-Bas, la Turquie et les États-Unis. Son commerce s'élève à près de 300 millions, et consiste surtout, à l'importation, en céréales, denrées coloniales, poisson, salaisons et objets manufacturés de provenance anglaise et française; à l'exportation, en huiles, potasse, céréales et tissus.

Civita-Vecchia (14,000 h.) est la seule place de commerce maritime des États-Romains. Desservie par les lignes françaises, anglaises et italiennes de la Péninsule, rattachée à Rome par un chemin de fer, elle jouit du privilége de la franchise, et doit à ses relations avec Livourne, Gênes, Marseille, l'Angleterre, la Hollande et la Grèce un mouvement annuel de 1,400 navires sans compter les relâches de 400 vapeurs. Toute la marine marchande pontificale, qui ne compte guère que 50 navires d'un faible tonnage, appartient à Civita-Vecchia.

Naples (450,000 h.), ancienne capitale du royaume des Deux-Siciles, et la ville la plus peuplée de la Péninsule, avec son golfe si vanté et son admirable situation qui en fait le débouché de tout le commerce du sud de l'Italie, est loin d'égaler ses deux puissantes rivales, Gênes et Livourne.

Son port, desservi par les *Messageries Impériales,* les lignes anglaises de Londres et de Liverpool, et les lignes italiennes, ne représente cependant qu'un mouvement de cinq ou six mille navires et de 700,000 tonneaux, dont un tiers pour l'intercourse avec l'étranger; mais la construction des chemins de fer, et le progrès de la culture et de l'industrie dans l'Italie méridionale, ne peuvent manquer de rendre à Naples le rang que la nature lui a assigné parmi les grands ports de la Méditerranée.

Parmi les ports secondaires, ceux qui méritent une mention, sont, sur le golfe de Gênes, *Port-Maurice* (10,000 h.), l'un des entrepôts pour l'exportation des huiles et des pâtes d'Italie, ville d'avenir, dont le commerce s'élève déjà à près de 40 millions; *Savone,* l'ancienne rivale de Gênes; la *Spezzia,* arsenal de la marine italienne; *Piombino,* en face de l'île d'Elbe, sur le canal du même nom; *Castellamare,* sur le golfe de Naples; *Reggio*

(35,000 h.), centre du commerce de la Calabre et importante par sa position sur le détroit de Messine.

L'Italie possède dans la mer Tyrrhénienne trois îles, dont le commerce rivalise avec celui du continent : la petite île d'*Elbe* avec sa capitale *Porto-Ferrajo*, enrichie par l'exportation des minerais de fer; la *Sardaigne*, grande île montagneuse au centre, plate et marécageuse sur les bords de la mer, avec ses ports de *Cagliari* (30,000 h.), au sud, de *Porto-Torres* au N.-O., et de la *Maddalena* au nord, desservis par la Compagnie des Bateaux-Postes italiens, et visités annuellement par plus de 3,000 navires; enfin, la Sicile avec ses plateaux brûlants et ses rivages fertiles dominés par la masse gigantesque de l'Etna.

Les deux grandes places de commerce de la Sicile sont : Messine et Palerme.

Messine (104,000 h.), à l'entrée du détroit, est l'une des étapes nécessaires de la navigation française et italienne, sur la route du Levant et sur celle de l'isthme de Suez, un port de relâche pour tous les services des *Messageries Impériales* dans les mers du Levant, pour les lignes anglaises, de Liverpool à Trieste et à Alexandrie, pour les paquebots hollandais de Rotterdam à Constantinople, et pour ceux des lignes italiennes de l'Adriatique (mouvement de 5,000 navires dont 1,000 vapeurs).

Palerme (195,000 h.), capitale de l'île, sur la côte septentrionale, est desservie par la Compagnie des Deux-Siciles, par les Bateaux-Postes de Gênes, les *Messageries Impériales* et par les steamers anglais; c'est le plus grand marché commercial et financier de la Sicile.

D'autres ports moins importants, *Trapani* et *Marsala*, à l'ouest, *Girgenti* au sud, *Syracuse* et *Catane* (6,600 h.) à l'est, sur la mer Ionienne, partagent avec Palerme et Messine le commerce des céréales, des vins, des huiles, du soufre, qui fait la richesse de la Sicile.

Dans **le Versant de la mer Ionienne**, *Tarente*, *Gallipoli* sur le golfe de Tarente, ne sont guère que des ports de cabotage.

Dans **le Versant de l'Adriatique**, **Ancône** (40,000 h.)

est la seule place de commerce qui présente un mouvement considérable. Rattachée à Gênes et à Naples par des lignes italiennes, à Marseille par la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur; à Trieste, à Venise, à la Grèce, à la Turquie, à la mer Noire, par le Lloyd autrichien, à Liverpool et à Londres par les lignes anglaises; à Alexandrie par la Compagnie italienne de navigation adriatico-orientale; située sur le chemin de fer qui longe l'Adriatique de Bologne à Brindes, Ancône fait avec l'Angleterre, l'Autriche, la France et le Levant, un commerce qui s'élève à plus de 60 millions.

Les autres ports de la côte orientale, *Sinigaglia*, célèbre autrefois par ses foires, aujourd'hui en décadence; *Bari*, port ensablé (27,000 h.); *Trani*, *Otrante*, sur le canal du même nom, n'ont d'importance que pour la pêche et le cabotage; mais l'antique ville de *Brindes*, à l'entrée de l'Adriatique, où s'arrêtent aujourd'hui les chemins de fer de l'Italie orientale, semble destinée par sa position, à l'extrémité de la Péninsule, à 4 jours d'Alexandrie, à devenir un des premiers ports de transit de l'Italie, et le principal débouché du commerce italien avec l'extrême Orient par la route de Suez. Le gouvernement anglais a déjà songé à abréger de 3 jours le trajet de la malle des Indes, en la faisant passer par les chemins de fer italiens, et l'exécution de ce projet assurerait à Brindes le second rang parmi les ports de l'Adriatique.

Mouvement de la navigation. Effectif de la marine marchande. — L'effectif de la marine marchande italienne était, en 1860, de 20,000 navires et 600,000 tonneaux, en y comprenant jusqu'aux barques de pêche.

Le mouvement de la navigation s'élevait, d'après l'état de différents ports, à 100,000 navires et 8 millions de tonneaux, en 1863, sans y comprendre les États-Romains et la petite pêche.

COMMUNICATIONS PAR TERRE.

Routes de terre. — Les routes de terre, bien qu'elles aient perdu de leur importance depuis la construc-

tion des chemins de fer, sont encore le seul moyen de communication en Sardaigne, en Sicile, et dans tout le sud de la péninsule, où le brigandage, le mauvais état des chemins, et l'imperfection des moyens de transport, arrêtent l'essor du commerce. Le nord de l'Italie est déjà couvert de lignes ferrées, mais aucune ne franchit les Alpes, et l'Italie ne communique avec l'étranger que par des routes de voitures, qui ont pour points de départ *Gênes*, *Turin* (240,000 h.), la capitale du Piémont, et pendant quelques années la capitale de l'Italie, détrônée au profit de Florence, et *Milan* (200,000 h.), située au cœur de la Lombardie, la plus active, la plus industrieuse et la plus riche des villes de l'Italie.

De **Gênes** part la *route de la Corniche*, qui communique avec la France par Nice, en longeant le littoral, suspendue au flanc des Apennins et des Alpes.

De **Turin** part 1° la *route du Col de Tende*, qui aboutit à Nice par Coni.

2° La *route du mont Genèvre,* qui aboutit à Briançon par Suse.

3° La *route du mont Cenis*, la plus fréquentée de toutes, qui aboutit à Chambéry et à Lyon par Suse.

4° La *route du Grand-Saint-Bernard,* peu praticable en hiver, qui aboutit à Martigny, dans le canton suisse du Valais, par Aoste.

De **Milan** partent les trois grandes routes de transit entre la Suisse et l'Italie, celle du *Simplon*, par Domo d'Ossola, celle du *Saint-Gothard*, par Côme, celle du *Splugen*, et une quatrième route, celle du Col de *Stelvio* et du *Col de Tonal*, qui ouvrent au commerce italien les vallées du Tyrol.

Chemins de fer. — Les chemins de fer exploités ont une étendue de 3,800 kil. Milan et Bologne (110,000 h.), la capitale de l'Emilie, peuvent en être regardées comme les deux centres principaux.

Les lignes les plus importantes sont :

1° *Celle de Milan* à *Venise et à Trieste*, par Brescia, voie du transit entre la France et l'Autriche.

2° *Celle de Milan* à *Chambéry*, par Novare ou par Pavie, Alexandrie, Turin et le tunnel inachevé du mont Cenis, long de 12 kil.

3° *Celle de Milan* à *Arona*, à *Lecco* et à *Côme*, où viennent aboutir les routes de la Suisse et du transit allemand.

4° De *Milan* à *Gênes*, par Alexandrie.

5° De *Milan* à *Bologne*, par Lodi, Plaisance, Parme et Modène.

6° La *ligne de Bologne* à *Florence*, Rome et Naples, qui doit se prolonger jusqu'à Reggio, sur le littoral de la mer Tyrrhénienne.

7° La *ligne de Bologne* à *Brindes*, par Rimini, Ancône, Termoli et Trani, destinée à se prolonger jusqu'à Tarente.

Gênes doit se rattacher à Florence par la Spezzia et Lucques, et à la frontière française par un embranchement qui longera la route de la Corniche.

L'Italie entière est couverte par un réseau de lignes télégraphiques qui communiquent avec le continent, par la France, la Suisse et l'Autriche, avec la Corse, la Sardaigne, la Sicile, Malte, Tunis et l'Algérie, par des câbles sous-marins.

Navigation intérieure. — La navigation fluviale est peu active en Italie. Le versant de la mer Tyrrhénienne n'a que deux fleuves navigables : l'*Arno*, avec le port de Pise, l'antique rivale de Venise et de Gênes, ruinée par l'ensablement des bouches de l'Arno, et le *Tibre*, qui porte jusqu'à Rome des bâtiments de faible tonnage, et qui reçoit quelques centaines de caboteurs dans le petit port de Fiumicino, sur les ruines d'Ostie.

Dans la partie péninsulaire, le versant de l'Adriatique ne reçoit que des torrents desséchés pendant l'été, mais les riches plaines de la Lombardie sont parcourues par le tributaire le plus important de l'Adriatique, le *Pô* (580 kil.), qui, ainsi que ses affluents de gauche, le Tesin, l'Adda, l'Oglio, le Mincio, peut porter des barques d'un assez fort tonnage, et même, jusqu'à Plaisance, des bateaux à vapeur.

La navigation des grands lacs de la Lombardie, le lac *Majeur*, le lac de *Côme*, le lac de *Garde*, présente une activité qui fait d'*Arona*, sur le lac Majeur, de *Lecco* et de *Côme*, sur le lac de Garde, des ports capables de rivaliser avec ceux du lac de Genève.

Les canaux navigables, beaucoup moins nombreux du reste que les canaux d'irrigation, n'offrent qu'une importance locale. Les principaux sont les trois canaux qui unissent Milan au Tesin, à l'Adda et au Pô, celui de Pise à Livourne, et celui de la Chiana, du Tibre à l'Arno, aujourd'hui abandonné.

Principaux marchés de l'intérieur. — Outre les ports que nous avons cités, les grands marchés internationaux de la Péninsule italienne sont *Milan*, l'entrepôt des soies, du beurre, des fromages et des céréales de la Lombardie ;

Turin, le grand marché des soies, des huiles, du riz, des céréales, des chanvres, des bestiaux du Piémont, et l'entrepôt des marchandises étrangères importées par voie de terre ;

Bologne, entrepôt des grains, des chanvres, des vins et des huiles de l'Italie centrale ;

Et *Florence*, que sa nombreuse population et son titre de capitale désignent comme un des centres de transactions commerciales.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Le commerce extérieur de l'Italie s'élevait, de 1860 à 1863 (année moyenne), à 1 milliard 800 millions, dont 590 millions pour le trafic international avec la France, 297 pour l'Angleterre, 224 pour la Suisse, 200 pour l'Autriche (*Gazette de Turin*, 1864).

Importation. — Le commerce d'importation, dont la valeur était de 1,110 millions, consistait surtout en métaux, houille, cotons, laines, matières tinctoriales, provenant de France, d'Angleterre, d'Autriche ;

En poissons salés, denrées coloniales, sucres bruts ou raffinés, céréales, bestiaux importés de France, de Belgique, de Trieste, ou directement d'Amérique par la marine génoise;

En articles manufacturés de toute espèce, anglais, français, suisses, allemands, importés en grande partie par terre, et parmi lesquels dominent les tissus, les ouvrages en fer, les articles de Paris et la verrerie.

Exportation. — Le commerce d'exportation figure sur le tableau des douanes pour une valeur de 689 millions.

Les principaux objets exportés sont, parmi les **matières premières** :

Le *lin* et le *chanvre* pour la Suisse, l'Allemagne, la France et l'Angleterre (22 millions de francs);

La *soie*, dont l'exportation, réduite de moitié par la maladie, constituait le principal revenu de l'Italie;

Quelques *laines* de Naples et des États-Romains.

Le *soufre* de Sicile, les *bois de construction* de Gênes et d'Ancône, le *sumac* de Palerme et de Messine, la *garance*, les *peaux brutes*, les *marbres*, le *corail*, les *chiffons*, expédiés par Messine, Palerme, Ancône, et surtout Livourne (12 millions kilog.).

Parmi les **denrées alimentaires**, les *vins*, les *huiles*, dont la valeur s'élève à plus de 100 millions, les *fruits*, les *céréales* de Sicile et du royaume de Naples, les *œufs* du Piémont, le *beurre* et le *fromage* de Lombardie, le *sel* de Sardaigne et de Sicile.

Parmi les **produits manufacturés**, les pailles travaillées, les pâtes alimentaires, les soieries, les toiles à voiles et les cordages; les instruments de musique, la carrosserie milanaise; enfin l'ébénisterie, destinée exclusivement à l'Amérique.

Le commerce de transit est considérable en Italie, et surtout dans la partie septentrionale : Gênes est le port de la Suisse; les chemins de fer italiens sont la grande voie de communication entre la France et l'Autriche; et dans un avenir prochain, le transit des matières pré-

cieuses, des dépêches et des voyageurs, venant d'Orient par la route de Suez, s'ajoutera à ce mouvement, dont la valeur dépasse aujourd'hui 250 millions.

Le commerce des États-Romains consiste à l'exportation en graines oléagineuses, bestiaux, soies, laines, etc... à l'importation en objets manufacturés. Le chiffre total ne dépasse pas 60 millions, contre 130 millions en 1857, avant la séparation des provinces de l'Adriatique.

Relations avec la France. — Sur les 590 millions qui représentent le mouvement des échanges entre la France et l'Italie, 130 millions appartiennent au commerce de transit. La valeur totale des marchandises destinées à la consommation française et exportées d'Italie est de 204 millions et demi. Les soies y figurent pour 80 millions; puis viennent les bestiaux, les huiles d'olive, les potasses, les bois communs, le soufre, les peaux brutes, les garances, les marbres, etc..... L'exportation française en Italie s'élève à 238 millions. Quatre articles, les tissus de laine, de coton, de soie, et la mercerie y figurent pour 100 millions. Puis viennent les vins, les sucres, les outils et ouvrages en métaux, la poterie et la verrerie, les armes, les peaux préparées, etc...... Une partie de ces marchandises est destinée à l'Autriche.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Caractère national. — L'Italie a pour ainsi dire deux climats et deux races distinctes : au nord le montagnard piémontais et le paysan lombard, sous leur ciel humide et nuageux, ont les qualités viriles, les habitudes de travail qui font le cultivateur intelligent, l'ouvrier actif et industrieux : au centre le Toscan, le Romagnol et le Romain forment comme une transition entre l'Italien du nord et celui du midi : ils ont du premier les aptitudes agricoles et industrielles, du second l'imagination brillante qui fait les artistes et les poëtes. Les populations napolitaines et siciliennes, avec leur sol fertile et leur soleil brûlant, ont quelque chose de cette indolence des peuples du Midi à qui la

la nature donne, ce qu'elle vend à ceux du Nord ; mais leur caractère ardent corrige cette apathie, et le montagnard des Abruzzes, le pêcheur de Palerme et de Messine peuvent au besoin lutter d'énergie avec le marin génois et le cultivateur lombard.

Quant aux aptitudes commerciales de la race italienne, l'histoire de Venise, de Pise, de Gênes, de Naples, d'Amalfi, de Messine, et d'Ancône nous apprend assez ce que peuvent déployer d'intelligence, de finesse et d'activité ces populations trop calomniées.

L'abaissement de l'Italie est le résultat et le châtiment de ces rivalités municipales, de ce patriotisme exclusif et étroit, de cet esprit de morcellement qui l'a livrée tour à tour à l'étranger et au despotisme : l'unité italienne a été le rêve et le travail de huit siècles, elle ne saurait s'achever en un jour : mais à mesure qu'elle se fortifiera, en rendant à l'Italie sa confiance en elle-même, en mêlant peu à peu ses populations, en corrigeant les unes par les autres leurs aptitudes diverses, elle ne peut que développer les merveilleuses ressources de cette terre favorisée entre toutes, et la replacer au rang que la nature lui assigne.

Compagnies de commerce. Traités de commerce. — Au milieu des agitations et des incertitudes politiques, le mouvement industriel et commercial n'a pu encore se développer : cependant l'œuvre de rénovation se poursuit activement : les quatre grandes compagnies de transports maritimes que nous avons déjà citées, multiplient leurs opérations, les communications s'améliorent, le réseau des chemins de fer s'étend, l'institution des tribunaux, et des chambres de commerce s'organise dans toute la péninsule : enfin l'Italie, par la suppression des passe-ports, par des conventions postales et télégraphiques, par des traités de commerce signés avec la France, l'Angleterre, la Suisse, le Portugal, la Suède et la Norwége, le Zollverein, est entrée dans la voie de la liberté commerciale, et a fait disparaître les prohibitions, les droits de sortie et les taxes exagérées qui pesaient si lourdement sur le commerce italien.

Institutions de crédit. — Quant aux institutions financières, la crise que traverse l'Italie n'est pas faite pour les favoriser : cependant la *Banque nationale* organisée en 1865 par la fusion des banques de Turin, de Milan et de Florence, la *Banque de Naples*, le *Crédit mobilier* de Turin, la *Société de crédit industriel et commercial*, etc.... possèdent des ressources que l'ordre et la paix développeront.

Poids, mesures et monnaies. — Le système métrique français, pour les poids, les mesures et les monnaies, est légalement adopté par tout le royaume : mais on tolère encore les mesures et les monnaies anciennes dans les provinces annexées.

Dans les États-Romains l'unité monétaire est le *scudo* = 5 fr. 38 c. divisé en 10 *paoli* et 100 *baioques*.

MALTE, POSSESSION ANGLAISE, SON IMPORTANCE COMMERCIALE.

Au sud de la Sicile est situé le groupe de Malte, Gozzo et Comino, possession anglaise, et qui doit une importance exceptionnelle à sa position au centre de la Méditerranée, entre l'Europe et l'Afrique, sur la route de Suez. Station militaire des flottes britanniques, entrepôt des marchandises anglaises, relâche des vapeurs de la Compagnie Péninsulaire et orientale, de la Compagnie de Navigation Mixte, etc..., rattachée à Alexandrie et à la Sicile par des câbles sous-marins, la *Valette*, capitale de l'île de Malte, est une ville de 35,000 âmes, visitée annuellement par cinq ou six mille navires, et dont le commerce s'élève à près de 100 millions. La culture de l'oranger, des arbres fruitiers, du coton, des légumes, la construction des navires, quelques forges, des manufactures de tabac, forment un appoint considérable au commerce de transit, qui fait la richesse de Malte.

Les Maltais, population énergique et disposée à l'émigration, sont renommés sur tout le littoral de la Méditer-

ranée comme des marins intrépides, des hommes de peine infatigables, et des commerçants de détail, habiles et intelligents.

CHAPITRE VII.

ROYAUME D'ESPAGNE.

Bornes. Superficie. Population. — L'Espagne est située entre 36° et 43° 46′ lat. nord, 11° 35′ long. ouest et 1° long. est.

Elle est bornée au nord par le golfe de Gascogne, par la Bidassoa et les Pyrénées qui la séparent de la France; à l'est, par la mer Méditerranée; au sud par la Méditerranée et le détroit de Gibraltar; à l'ouest par l'Océan Atlantique et le Portugal. Le groupe des îles Baléares, dans la Méditerranée, lui appartient.

Sa superficie est de 498,000 kil. c., sa population de 16,050,000 h. La capitale est Madrid (485,000 h.).

Situation commerciale. — Située à l'une des extrémités de l'Europe, séparée de la France par la chaîne gigantesque des Pyrénées qui s'étend sur un espace de 300 kil., l'Espagne rachète l'isolement de sa position continentale par une admirable situation maritime. Ses côtes se prolongent sur une étendue d'environ 2,800 kil.; au nord, le golfe de Gascogne ouvre à ses navires le chemin des ports de France et d'Angleterre; à l'ouest, l'Océan Atlantique lui trace vers les deux Amériques et les côtes occidentales de l'Afrique cette route si glorieusement inaugurée par les navigateurs du XVe siècle. Cadix n'est qu'à seize jours de Pernambuco, où ses navires sont portés sans efforts par le courant de l'équateur. Au sud, l'Espagne domine le détroit de Gibraltar, cette porte de la Méditerranée; quelques heures de traversée la séparent des ports de l'Algérie et du Maroc : enfin, à l'est, la péninsule ibérique est baignée sur une étendue de plus de 1,000 kil. par la Méditerranée, où le pavillon espagnol régnait, au temps de sa grandeur, de-

puis les mers du Maroc jusqu'à celles de la Grèce et jusqu'aux parages de Tunis et de Tripoli.

PRODUCTION NATIONALE DE L'ESPAGNE.

Climat et nature du sol. — L'aspect général de la péninsule ibérique est celui d'un vaste plateau à la charpente granitique, couronné de sierras aux sommets dépouillés et neigeux, se terminant au nord et au sud par de brusques escarpements qui dominent le golfe de Biscaye et la Méditerranée, s'abaissant à l'ouest et à l'est par des talus inclinés, dont la pente va mourir dans de fertiles plaines, couvertes d'une riche végétation et d'une population nombreuse et intelligente.

Au centre s'étendent les *parameras* de la *Nouvelle* et de la *Vieille Castille*, plateaux déserts, balayés par les vents, sans eau, sans arbres, où de maigres touffes de genets et de bruyères percent à peine un sol aride et sablonneux : au nord la *Galice*, les *Asturies*, la province de *Léon*, une partie de la *Vieille Castille* et de l'*Aragon*, la *Biscaye*, la *Navarre*, la *Catalogne*, offrent un chaos de montagnes aux flancs escarpés, que domine la chaîne gigantesque des Pyrénées, de vallées humides et profondes, de plaines étroites et encaissées, où roulent des fleuves qui pour la plupart ne sont que des torrents. A l'est, et au sud, dans le bassin du Xucar, du Guadalaviar, de la Segura, et du Guadalquivir, les provinces de *Valence*, de *Murcie*, de *Grenade* et d'*Andalousie*, déploient au pied des monts Ibériques, de la Sierra Nevada et de la Sierra Morena leurs larges plaines, coupées de canaux d'irrigation, semées de villages, couvertes de moissons, plantées d'orangers et d'oliviers; région favorisée entre toutes, au ciel toujours pur, au soleil brûlant; mais dont le climat est rafraîchi par les brises de mer et tempéré par le voisinage des montagnes.

Production agricole. — Sur 50 millions d'hect., l'Espagne n'a que 17 millions d'hect. de terres arables, et l'incurie des populations, la difficulté des transports, le peu de division de la propriété réduisent à 88 millions d'hec-

tolitres la moyenne des récoltes annuelles en ***blés***, ***seigle***, *maïs*, *millet*, etc... La Castille, l'Aragon, l'Estramadure, Valence et Murcie sont les provinces qui produisent le plus de céréales. Le *riz* est cultivé surtout en Andalousie et dans la huerta de Valence, la pomme de terre dans les provinces du Nord.

La culture de la *vigne* est répandue dans toute la péninsule, et les crus de Xérès, de Malaga, d'Alicante, jouissent d'une réputation universelle : mais l'imperfection des procédés de culture et de vinification réduisent à 25 millions d'hectolitres environ, le produit viticole annuel de l'Espagne, pour une superficie de près de deux millions d'hectares.

L'*oranger*, le citronnier, le figuier, réussissent dans toute la partie orientale et méridionale : les oranges et les figues de Valence, de Séville, de Majorque n'ont pas de rivales en Europe : les *dattes* d'Elche le disputent à celles d'Afrique, les *huiles* d'Andalousie, de Valence, et de Murcie sont de qualité supérieure et s'exportent dans toute l'Europe. L'Espagne ne cultive pas le tabac.

Parmi les **cultures industrielles**, les plus avancées sont celles du *chanvre* et du *lin* dans les provinces du nord et en Andalousie, du *coton* dans la province de Grenade, et du *safran* dans toute la péninsule. Les bois, qui couvraient autrefois les montagnes, ont presque tous disparu : cependant la Galice, les Asturies, et la Sierra Nevada conservent encore de belles forêts de chênes et de pins.

Les **pâturages** de la Nouvelle Castille, de l'Estramadure, de l'Aragon, les *prairies* de l'Andalousie et de la Catalogne nourrissent environ 4 millions de *chèvres* et 19 à 20 millions de *moutons mérinos*, qui fournissent encore, malgré la décadence de la race, des laines très-estimées; les porcs, élevés surtout dans les pays de montagnes, sont au nombre de plus de deux millions. Les *mulets* de Castille, les *chevaux* d'Andalousie et de Valence, le disputent aux races les plus estimées d'Europe et d'Orient : la production de la *soie* était avant 1856 de 1,200,000 kilogr. réduite aujourd'hui de moitié par la maladie.

Production minérale. — Le combustible végétal manque en Espagne, et la production de la **houille** ne dépassait pas, en 1854, 2 millions de quintaux : elle a quintuplé depuis, grâce à la création des chemins de fer. Les principaux gisements de houille sont ceux de *Gijon* dans les Asturies, d'*Alar del Rey* dans la Vieille Castille, d'*Urgel* en Catalogne, de *Montalvan* et de *Teruel* en Aragon, de *Belmez* et d'*Espiel* en Andalousie.

Le **fer** abonde dans les provinces basques, en Catalogne, dans le bassin houiller de Gijon, et dans la province de Malaga; mais la rareté du combustible, et le prix des transports rendent l'exploitation difficile et peu productive.

Les mines de **cuivre** de *Rio Tinto*, de *Huelva*, de *Vulcano* en Andalousie, les riches gisements de **zinc**, des Asturies et des provinces basques, les mines d'**étain** florissantes sous la domination romaine, mais abandonnées au moyen âge et aujourd'hui à peine exploitées, n'attendent, pour reprendre leur activité, que des voies de communication plus faciles.

Les mines de **plomb** comptent parmi les plus riches du monde ; celles de Catalogne, d'Andalousie (*Adra*, *San-Andrès*, etc.), celles de la province de Zamora produisent annuellement plus de 6 millions de quintaux de plomb et 20,000 kilog. d'argent. Les mines de **mercure** d'*Almaden*, les plus riches d'Europe, donnent plus de 2,500,000 kilog. par an.

Les **marais salants** d'Andalousie, les mines de sel gemme de Catalogne et des provinces basques, rivalisent avec les salines de France et d'Angleterre; enfin la pierre à bâtir, la pierre à chaux, les argiles, les marbres se rencontrent en abondance dans toute la péninsule.

Production industrielle. — L'industrie espagnole, si active au XVIe siècle, est aujourd'hui une des plus arriérées de l'Europe. La cherté du combustible, la difficulté des transports, la rareté des capitaux, les agitations politiques sont les principales causes de cette infériorité.

Industries textiles. — Toutes les *industries textiles* sont concentrées dans la Catalogne où les villes de **Barcelone** et de **Reus** (35,000 h.) occupent à la filature du coton, à

l'impression des étoffes, au tissage, à la bonneterie, plus de 100,000 ouvriers et de 1,500,000 broches, tandis que les toiles de *Tarragone*, et de *Vals* rivalisent avec les produits étrangers. Les manufactures de cotonnades, de lainages, de soieries, disséminées dans les provinces de Valence, de Grenade, de Galice, de Navarre, de Vieille Castille et d'Aragon n'ont qu'une importance secondaire et ne suffisent pas à la consommation. Il en est de même des autres industries qui se rattachent à l'agriculture, et parmi lesquelles la fabrication du chocolat, la préparation du tabac et des cigares, la distillation des huiles, la papeterie, la tannerie méritent seules une mention.

Industries métallurgiques. — Les industries *métallurgiques* sont plus développées. Les forges de la Catalogne, les usines de *Mirès*, de *Gijon*, etc., pour le travail du fer; les fonderies de plomb d'*Adra*, d'*Almeria*, de *Malaga*, de *Carthagène;* les fabriques d'armes et de machines de *Barcelone;* la quincaillerie et l'orfévrerie de *Séville* et de *Madrid*, offrent des éléments de richesse, qui grandiront avec le progrès des voies de communication, et des relations internationales.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

Communications par mer avec la France. — La France communique avec les ports espagnols par de nombreuses lignes de navigation régulière, et les deux tiers de nos échanges avec l'Espagne ont lieu par mer. Le Havre, Nantes, Bordeaux, Bayonne, Cette et Marseille, sont les principaux ports d'embarquement pour la péninsule espagnole.

Du Havre partent les vapeurs de la *Compagnie fluviale et maritime* qui desservent Cadix, Gibraltar et Malaga.

De Nantes et Saint-Nazaire, des vapeurs espagnols qui font escale à Bilbao, Santander, Vigo, Cadix et Séville.

De Bayonne, les vapeurs de la *Compagnie de l'Union commerciale* espagnole, qui desservent les ports de Saint-Sébastien, Bilbao et Santander. De Cette, les paquebots

français de la *Compagnie de Navigation Mixte,* qui font escale à Valence.

De Marseille, les *Messageries Impériales* qui touchent à Valence.

Les *Vapeurs-Courriers Espagnols*, qui touchent à Barcelone, Alicante, Malaga et Cadix.

Les *Paquebots de la Compagnie fluviale et maritime*, et de deux compagnies espagnoles qui font concurremment le service de Marseille à Séville : enfin la ligne espagnole, de Marseille à Santander avec escale dans les principaux ports de la péninsule.

Principaux ports. Lignes de navigation. — Le **versant septentrional**, qui s'étend sur une longueur de 580 kil. depuis les caps Ortegal et Finistère jusqu'à l'embouchure de la Bidassoa, est baigné par les flots toujours agités de la mer de Gascogne : la côte est escarpée, découpée par des baies étroites et peu profondes, dominée par les sommets des monts Cantabres et des montagnes des Asturies.

Les trois principaux ports de ce versant sont *Saint-Sébastien*, chef-lieu du Guipuzcoa (9,000 h.), rade ouverte et dangereuse, que les navires sont forcés d'abandonner pendant l'hiver pour le petit port du Passage : **Bilbao** (22,000 h.) chef-lieu de la Biscaye et **Santander** (22,000 h. Vieille Castille), entrepôts du commerce maritime du nord de l'Espagne avec la France, l'Angleterre, les pays Scandinaves, les villes hanséatiques, et les Antilles espagnoles. Les céréales, les vins, le fer, le cuivre, la laine, à l'exportation; les denrées coloniales, les sucres, la houille, les objets manufacturés, à l'importation, donnent lieu à un mouvement de 135,000 à 140,000 tonneaux pour chacun de ces deux ports rattachés à Madrid par des voies ferrées, à la France et à l'Angleterre par les paquebots de Bayonne, de Saint-Nazaire, de Liverpool, de Southampton et de Londres.

Gijon, dans les Asturies, le *Ferrol* et la *Corogne* (26,000 h.), les deux grands arsenaux maritimes de l'Espagne du nord (Galice), *Vigo*, sur l'Océan Atlantique, débouché du

commerce de la Galice, et station des paquebots anglais de la Compagnie péninsulaire et orientale, entretiennent des relations suivies avec l'Angleterre, la France et l'Amérique.

Dans le **versant occidental**, la plus grande partie des côtes de la péninsule ibérique appartiennent au Portugal. Depuis l'embouchure de la Guadiana, où finit le littoral portugais, jusqu'au détroit de Gibraltar (pointe de Tarifa), la côte est basse, sablonneuse, desséchée par un soleil brûlant, et balayée par les vents d'Afrique.

La place de commerce la plus importante de cette côte est **Cadix**, en Andalousie (80,000 h.), le premier port militaire et le second port marchand de l'Espagne. Entrepôt du commerce avec les Antilles et l'Amérique du Sud, avec la côte occidentale d'Afrique, avec les îles Philippines et la Chine, débouché des vins, des céréales et du sel de l'Andalousie, Cadix communique par un chemin de fer avec Madrid, par des bateaux à vapeur avec tous les ports d'Espagne, avec *Marseille*, *Saint-Nazaire*, *Bordeaux*, le *Havre* en France, Oran et Alger en Algérie. C'est le point de départ des lignes espagnoles, qui desservent Cuba, et les îles Canaries ; et le mouvement de sa navigation s'élève à plus de 2,000 navires et de 460,000 tonneaux sans y comprendre le cabotage.

Dans le **versant méridional et oriental**, depuis la pointe de Tarifa jusqu'au cap Creus, où finissent les Pyrénées, les côtes de la Méditerranée sont abruptes, bordées d'une ceinture de rochers et de montagnes qui s'écartent de loin en loin, pour laisser entre leurs dernières pentes et la mer, une plage étroite, couverte de sables ou de marécages, et brûlée par le soleil. A l'entrée du détroit, au pied d'un rocher hérissé de batteries, s'ouvre la double baie d'Algésiras et de Gibraltar, l'une espagnole, l'autre anglaise. Possession anglaise depuis 1704, **Gibraltar**, bien qu'elle ait perdu de son importance stratégique et ne commande plus comme autrefois le détroit, grâce aux progrès de la navigation à vapeur, est restée la station nécessaire de toutes les lignes anglaises, françaises, hollandaises, etc... qui

mettent en communication les ports de l'Océan avec ceux de la Méditerranée, et qui viennent y prendre des vivres ou du charbon. Port de relâche de premier ordre, Gibraltar est de plus l'entrepôt du commerce anglais avec le Maroc, et de la contrebande avec l'Espagne et le Portugal. Le mouvement de sa navigation, où les bâtiments à vapeur entrent pour plus de moitié, est de près de deux millions de tonneaux (1859-1862).

Les ports espagnols de l'Andalousie, *Marbella, Adra, Almeria* et surtout **Malaga**, grande ville de 120,000 h., desservis par les lignes espagnoles, et par celles de Marseille et du Havre, exportent les vins, les huiles, les raisins, le plomb, etc......

Carthagène, ville de 38,000 h., l'un des meilleurs ports de l'Espagne et jadis l'un des plus florissants, n'est plus qu'un port de relâche pour les lignes qui desservent l'Espagne, et pour les lignes françaises de Marseille et de Cette à Oran; cependant l'activité de son arsenal maritime, la construction d'un chemin de fer qui la rattache à Madrid, semblent devoir lui rendre une partie de sa prospérité.

Alicante (26,000 h.), un des principaux ports pour l'expédition des vins, a dû ses progrès rapides au chemin de fer qui l'unit à Madrid, et à tout le centre de la péninsule.

Valence, située sur le Guadalaviar, et qui a pour port le *Grao*, est une ville de 150,000 h., l'une des plus riches de l'Espagne. Entrepôt des vins, des oranges, des céréales, du safran que produit son fertile territoire, Valence est le premier port de cabotage de la péninsule, et son mouvement total dépasse 550,000 tonneaux.

Barcelone (260,000 h.), capitale de la Catalogne, est le premier port marchand de l'Espagne, et tend de plus en plus à attirer à elle tout le commerce de la province réparti autrefois entre son port et ceux de Tortose, à l'embouchure de l'Èbre, de Tarragone, de Roses, etc... Unie par un chemin de fer à Saragosse et à Madrid, par des steamers, aux principaux ports de France et d'Angleterre, à Hambourg, à Gênes, à la Havane, Barcelone est à la fois l'entrepôt du commerce espagnol avec les peuples maritimes

de la Méditerranée, et le débouché de l'industrie catalane, la plus active de l'Espagne. Son mouvement dépasse 700,000 tonneaux, et sa marine marchande est la plus nombreuse de la péninsule.

Palma (40,000 h.), capitale de l'île Majorque, et *Port-Mahon* (25,000 h.), chef-lieu de Minorque, les deux plus grandes des Baléares, sont importantes comme débouchés du commerce de ces îles et comme points de relâche entre la France et l'Algérie.

Mouvement et effectif maritimes. — Le mouvement total de la navigation dans les ports d'Espagne est de 56,000 navires chargés, dont 37,000 pour le cabotage (1863); l'effectif de la marine marchande de 5,200 navires ou embarcations au-dessus de 20 tonneaux.

COMMUNICATIONS PAR TERRE.

Navigation intérieure. — Malgré le nombre et l'étendue des cours d'eau, la navigation intérieure est peu développée en Espagne. La plupart des fleuves, desséchés en été, deviennent en hiver des torrents impétueux qui ravagent les campagnes. Dans le versant de l'Atlantique, le *Minho*, le *Duero*, le *Tage*, la *Guadiana* ne portent que des barques dans la partie espagnole de leur cours : le *Guadalquivir*, navigable jusqu'à Cordoue, porte des navires de 100 tonneaux jusqu'à *Séville*, à 117 kilomètres de la mer, grande ville de 152,000 h., autrefois l'entrepôt du commerce avec le Nouveau-Monde, aujourd'hui détrônée par Cadix, mais qui, par les bateaux à vapeur du Guadalquivir, entretient des relations maritimes avec l'Angleterre et les ports français de l'Océan.

Dans le versant de la Méditerranée, *La Segura*, le *Xucar*, le *Guadalaviar* n'ont pas de navigation régulière : la canalisation de *l'Èbre* permet aux gros navires de le remonter au delà de Tortose, et un canal latéral de Saragosse à Tudela (94 kil.) prolonge la navigation jusqu'au pied des Pyrénées.

Le canal d'*Olmedo* et celui de *Castille* s'étendent de Ségovie à Alar-del-Rey par Valladolid, sur une longueur

de 156 kil., et mettent en communication le Duero et le golfe de Gascogne par le chemin de fer d'Alar-del-Rey à Santander.

Routes de terre. — Le sol de l'Espagne, hérissé de montagnes, qui s'élèvent comme autant de barrières entre les diverses provinces de la péninsule, est peu favorable aux communications intérieures : à part quelques grandes routes carrossables et bien entretenues, les transports se font encore sur de lourds chariots à roues pleines, traînés par des bœufs, ou à dos de mulets. Au nord, les Pyrénées sont franchies par vingt routes, qui établissent la communication avec la France, mais qui ne sont guère que des sentiers de mulets ou de piétons, à l'exception de la route de Vittoria à Bayonne, par la *Bidassoa*, de Jaca à Canfranc par le col de *Canfranc*, de Puycerda à Ax, par le col de *Puymorens*, d'Urgel à Perpignan, par le col de la *Perche*, et de Figuières à Perpignan, par le col de *Pertus*.

Sur la frontière de Portugal, les routes les plus fréquentées sont : celles de Madrid à Lisbonne, par *Badajoz* et *Elvas*, de Salamanque à Santarem, par *Ciudad-Rodrigo*, et de Porto à la Corogne, par *Santiago*.

Chemins de fer. — La construction des chemins de fer, longtemps retardée par le manque de capitaux et par les difficultés politiques, a pris depuis quelques années un remarquable développement, et semble devoir être le signal du réveil de l'industrie et du commerce en Espagne.

Plus de 4,000 kilomètres sont en exploitation, et 3,600 concédés ou en construction.

Le centre des chemins de fer espagnols est Madrid, d'où partent six lignes principales.

1° *Ligne du nord, de Madrid à Bayonne,* débouché du commerce avec la France, par Valladolid, Burgos, Vittoria, Saint-Sébastien et Irun. Un embranchement dessert Bilbao.

2° *Ligne du nord-ouest*, qui doit rattacher Madrid à Gijon, à la Corogne, à Vigo : un embranchement déjà exploité se prolonge jusqu'à Santander, mais la ligne principale s'arrête à Léon.

3° *Ligne de l'ouest*, de Madrid à Lisbonne, par Ciudad-Real et Badajoz; inachevée de Ciudad à Badajoz.

4° *Ligne du sud,* de Madrid à Cadix et à Malaga, par Alcazar, Santa-Cruz, Cordoue et Séville. L'embranchement de Cordoue à Malaga et à Grenade est inachevé.

5° *Lignes du sud-est* de Madrid à Alicante, Carthagène et Valence, par Alcazar et Almanza.

6° *Lignes du nord-est*, de Madrid à Saragosse, de Saragosse à Miranda, par Tudela, et de Saragosse à Barcelone et à Tarragone, en suivant la vallée de l'Èbre.

Une ligne en construction doit rattacher Barcelone à la France, par Port-Vendres, et à tout le littoral de la Méditerranée, par Tarragone, Castellon et Valence.

L'Espagne est couverte d'un vaste réseau de lignes télégraphiques, qui communiquent avec celles de tout le continent, par la frontière française, et avec l'Afrique, par le câble sous-marin de Carthagène à Oran, souvent rompu et aujourd'hui abandonné.

Les marchés intérieurs n'ont aucun caractère international, et le commerce avec l'étranger est concentré dans les ports.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Le *commerce intérieur* de l'Espagne, longtemps entravé par le mauvais état et le peu de sécurité des routes, s'est relevé depuis la création des chemins de fer : cependant les transactions seraient encore loin du chiffre auquel elles devraient s'élever, s'il fallait en juger par le revenu de l'Espagne, qui ne dépasse pas 600 millions, tandis que la dette monte à 3 milliards 900 millions, et les dépenses à 650 millions.

Le *commerce extérieur* flotte entre un milliard et 1 milliard 100 millions, et s'élève rapidement depuis que des voies nouvelles lui sont ouvertes (660 millions en 1857).

La *France* (328 millions, en 1863) ;

L'*Angleterre* (300 millions);

Les *colonies espagnoles* d'Amérique, d'Afrique et d'Océanie;

Les *Etats-Barbaresques*, l'*Amérique du Sud*, le *Mexique*, entrent pour la plus large part dans le mouvement des échanges : le chiffre des importations est supérieur de plus de 250 millions à celui des exportations.

Exportations. — Parmi les objets exportés, les plus importants sont : les *vins* destinés à l'Angleterre, à l'Europe du Nord et à l'Amérique, les *métaux*, plomb, cuivre, fer, manganèse, mercure ; les *huiles*, les *fruits*, les *matières tinctoriales*, safran, cochenille, etc., les *laines*, les *peaux brutes*, les *lièges*, le *sel*, la *soie* et le *tabac* fabriqué, qui s'exportent en Europe et en Amérique.

Importations. — A l'importation, les *tissus* de France, d'Angleterre, de Belgique, du Zollverein, de Suisse, les *cotons* en laine, le *sucre*, le *café*, le *cacao*, les *matières tinctoriales*, provenant des colonies et de l'Amérique du Sud, ou des entrepôts anglais et français, les *ouvrages en métaux*, l'*horlogerie*, l'*orfévrerie*, les *peaux brutes*, les *tabacs* de la Havane et de Manille, les *mulets* et les bestiaux, représentent les valeurs les plus considérables.

Le transit ne comprend guère que les marchandises destinées à la réexportation dans les colonies, et les produits coloniaux à destination de l'Europe.

Relations avec la France. — Les échanges entre la France et l'Espagne s'élèvent à 324 millions, dont 100 millions en transit.

Nos *importations* d'Espagne représentent une valeur de 54 millions; les métaux, les huiles d'olives, les fruits de table, les laines, les peaux brutes, la cochenille, le safran, sont les objets d'échange les plus importants.

Nos *exportations* en Espagne, qui s'élèvent à 174 millions, consistent surtout en lainages, tissus de soie, cotons en laine, tissus de coton, mercerie, papeterie, mulets, chevaux et bestiaux, ouvrages en fer, etc.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Caractère national. — Le peuple espagnol, fier, brave, intelligent et sobre, mais gâté par la misère à la-

quelle il a fini par se résigner, est une race essentiellement agricole : on compte 80 paysans sur 100 habitants : cependant l'exemple de Ségovie, de Tolède, de Cordoue, de Murcie au xve siècle; celui de Barcelone et de Valence, de nos jours, montrent que le paysan espagnol peut devenir un habile ouvrier, et les entreprises gigantesques du xvie siècle prouvent qu'il n'est pas dépourvu de génie commercial. La véritable cause de l'infériorité de l'Espagne, ce sont ses guerres désastreuses du xviie siècle, l'étendue démesurée de ses anciennes colonies qui ont absorbé toutes les forces vives de la nation, l'état d'ignorance superstitieuse où elle resta longtemps plongée et qui l'a laissée étrangère à tous les progrès modernes; l'organisation vicieuse de la propriété, concentrée dans un petit nombre de mains; les agitations politiques qui bouleversent la péninsule depuis soixante ans, et qui tout en lui donnant des institutions constitutionnelles, n'ont pas réussi à lui assurer l'ordre indispensable au progrès.

Colonies. — De ses vastes colonies, l'Espagne n'a gardé que la *Havane* et *Porto-Rico*, en Amérique, sa plus riche possession; les *présides marocains*, les *Canaries*, *Fernando-Po* et *Annobon*, en Afrique, les *Philippines* et les *Mariannes*, en Océanie; c'est-à-dire une superficie totale de 424,000 kil., et une population de 5 millions d'âmes.

Son agriculture, son industrie, son commerce, malgré la richesse de ses productions, et sa position sans rivale, la placent à un rang inférieur.

Régime douanier. — Son régime douanier, malgré des conventions récentes, signées avec la France et l'Angleterre, qui en adoucissent la rigueur, est encore un des moins libéraux de l'Europe, et maintient le système prohibitif.

Compagnies de commerce et institutions de crédit. — Cependant, grâce à des efforts persévérants, et au concours des capitaux étrangers, l'Espagne a pris enfin sa place dans le mouvement moderne : *les vapeurs-courriers Espagnols* (Lopez et Ce.) desservent la ligne de Ca-

dix à la Havane, et celle de Marseille à Cadix; *la Société Bofill et Martorell* fait le service entre Gênes et les Canaries, par la côte d'Espagne : *la Compagnie Ségovia*, celui de Marseille à Séville (9 jours de traversée) : les chemins de fer se multiplient : *la Banque d'Espagne*, dont le siége est à Madrid, les banques de Cadix et de Barcelone, la Société mercantile et industrielle, la Compagnie générale de Crédit, le *Crédit Mobilier* de Madrid, l'Union commerciale et la Caisse d'escompte de Barcelone, plusieurs compagnies d'assurances, de nombreuses associations minières, s'efforcent de réveiller l'industrie, et de relever le crédit, en développant les ressources naturelles de l'Espagne.

POIDS, MESURES, MONNAIES.

Le système métrique français est en usage depuis 1859.

Les anciennes monnaies n'ont pas été réformées. La principale monnaie de compte est le **réal** = 0 fr. 26.

Les monnaies réelles sont, en or, le *doublôn* d'Isabelle = 25 fr. 785 — en argent le *duro* (piastre) = 5 fr. 206 — l'*escudo* = 2 fr. 603 — la *peseta* = 1 fr. 042 — le *réal* = 0 fr. 26 (valeur de 1864).

Les mesures anciennes les plus usitées, et qui sont encore employées dans une partie de l'Amérique du Sud et de l'Amérique centrale, sont :

Mesure de longueur, la **vara** = 0 m., 8359.
Mesure itinéraire, la **legua** = 5555 m., 5555.
Mesure agraire, la **fanega** = 6439 m. c., 57,40.
Mesures de capacité, la **fanega** (grains) = 55 lit., 5.

	la **cantara**	liquides	= 16 lit., 1329.
	la **pipa**	vins,	= 433 lit., 5895.
Poids.	la **livre**		= 0 k., 46009.
	l'**arrobe**		= 25 l. = 11 k., 502.
	le **quintal**		= 100 l. = 46 k., 00929.

CHAPITRE VIII.

ROYAUME DE PORTUGAL.

Bornes. Superficie. Population. — Le Portugal, enfermé entre l'Espagne et l'Océan Atlantique, est situé entre 36° 56′ et 42° 71′ lat. nord, 9° 54′ et 11° 50′ long. ouest.

Les îles *Açores* (Terceira, Fayal, Flores, San Miguel et Santa Maria) et les îles *Madères* (Madère et Puerto Santo), situées dans l'Atlantique, au nord-ouest de l'Afrique, sont regardées comme parties intégrantes du territoire portugais, et leur commerce se confond avec celui de la métropole.

La superficie continentale est de 97,650 kil. c.; celle du groupe des Açores est de 3,125 kil. c., et du groupe des Madères de 6,500 kil. environ. La population totale est de 4,150,000 habitants, dont 400,000 pour la partie insulaire.

Le territoire continental se divise en dix-sept districts, et les îles en quatre districts. Lisbonne, sur le Tage, est la capitale et la résidence du gouvernement (280,000 h.).

Situation commerciale. — Possédant sur l'Océan Atlantique une ligne de côtes de plus de 700 kil., depuis l'embouchure du Minho jusqu'à celle de la Guadiana, resserré du côté de la terre par l'Espagne, obligé de chercher sur les mers la richesse et la puissance que la nature et la politique lui refusaient sur le continent, le Portugal a osé le premier lancer ses navires vers les régions inconnues de l'Atlantique, et inaugurer ces grandes explorations maritimes où les noms de Diaz, de Vasco de Gama, de Cabral, d'Albuquerque ont laissé des traces si glorieuses.

L'empire colonial portugais, trop vaste pour les ressources de la métropole, s'est dissous, les grandes nations de l'Occident se sont emparées de la suprématie maritime qu'exerça un moment le Portugal; mais il lui reste son admirable situation à l'extrémité de l'Europe, sur la route de l'Afrique occidentale et de l'Amérique méridio-

nale, dont Lisbonne, les Açores et les Madères sont les étapes les plus fréquentées.

PRODUCTION NATIONALE DU PORTUGAL.

Climat. Nature du sol. — Le climat du Portugal, tempéré au centre, est brûlant et malsain dans les provinces méridionales des *Algarves* et de l'*Alem-Tejo;* le sol, accidenté, coupé par de nombreuses chaînes de montagnes, raviné par les torrents, est âpre et stérile, sauf dans le Nord (provinces de *Tras-os-montes* et d'*Entre-Minho* et *Duero*) et dans le centre (*Estramadure* et *Beïra*).

Production agricole. — L'agriculture a cependant fait quelques progrès : les céréales, les pommes de terre, le riz suffisent aux besoins du pays. Le revenu des forêts est insignifiant, et les seules cultures industrielles sont celles du lin et du mûrier. On a essayé d'introduire aux Açores la canne à sucre et le coton, qui réussirent à Madère; mais la vraie richesse agricole du Portugal consiste dans la culture de la *vigne,* qui produit sur le continent de 2 à 4 millions d'hectolitres et 150,000 dans les îles; dans celle de l'*olivier* et de l'*oranger*, qui réussissent également dans les îles et sur le continent.

Le *gros bétail* compte environ 800,000 têtes. Les moutons sont plus nombreux, surtout dans le Nord, et leur laine est assez recherchée. Les porcs, au nombre de 800,000, jouent un très-grand rôle dans l'alimentation publique. Enfin, les abeilles fournissent une cire estimée.

Production minérale. — Les richesses minérales sont considérables, mais peu exploitées. Les mines de houille de *Buarcos* et de *San Pedro de Cordova*, qui donnent près de 400,000 tonnes, les mines de fer de *Leiria*, les cuivres de *San Domingo*, dans l'Algarve; les plombs, l'étain, l'antimoine de la province de Beïra, et surtout le sel de *Sétuval*, constituent un revenu important.

Les pêcheries des côtes de Portugal sont riches surtout en crustacés et en sardines. On évaluait, en 1861, leur produit à plus de 12 millions, et les barques qu'elles occupaient à 3,350.

Production industrielle. — L'industrie portugaise, écrasée par la concurrence étrangère, entravée par le manque de routes, par la rareté du combustible, s'affranchit lentement, malgré les efforts du gouvernement, des obstacles qui arrêtent son essor. *Lisbonne* et *Porto* possèdent des filatures de coton qui emploient environ 100,000 broches, des manufactures de lainages et de soieries, fabriquées avec la soie indigène, des usines pour la fonte des métaux, la fabrication des armes, etc. Les toiles de *Guimaraens*, près de Braga, les dentelles de *Viana* s'exportent au Brésil.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

Principaux ports. Lignes de navigation. — Tout le commerce extérieur du Portugal se concentre dans trois ports : Porto, Lisbonne et Sétuval.

Porto, à l'embouchure du Duero (110,000 h.), desservi par les lignes anglaises qui partent de Liverpool, Londres et Southampton ; par la *Compagnie française des Paquebots fluviaux et maritimes* (*Havre*), et par la ligne portugaise de Lisbonne, est le principal débouché des vins et des eaux-de-vie du Portugal, et le second entrepôt pour l'importation des marchandises étrangères. Son commerce flotte entre 83 et 74 millions de francs (1857-62), et le mouvement de sa navigation, entre 1,900 et 2,000 navires (340,000 tonneaux), parmi lesquels domine le pavillon de l'Angleterre et des Pays-Bas.

Lisbonne (280,000 h.), capitale du Portugal, s'élève en amphithéâtre sur la rive droite du Tage, qui, s'élargissant tout à coup, forme une espèce de mer intérieure, assez vaste pour contenir toutes les flottes de l'Europe, et sans rivale pour la sûreté du mouillage. Desservie par les lignes françaises du *Havre*, de *Saint-Nazaire* et de *Bordeaux;* par les lignes anglaises de Glasgow, Southampton, Liverpool, Londres et Bristol, Lisbonne sert de relâche aux services français de l'Amérique du Sud (*Compagnie des Messageries impériales*), aux paquebots anglais du *Royal Mail Steam packet*, entre Southampton et le Brésil,

aux lignes hollandaises de la Méditerranée. Principal entrepôt pour l'importation, Lisbonne présente un mouvement moyen de 5,200 navires, dont près de 3,000 navires au long cours, contre 1,945 en 1858. Le mouvement des échanges oscille depuis dix ans entre 100 et 140 millions.

Sétuval (16,000 h.), au sud de l'embouchure du Tage, doit son importance au commerce du sel, du vin et des fruits. Ce port a reçu, en 1862, 307 navires au long cours, presque tous norwégiens, suédois et russes, et 159 caboteurs.

Lagos, *Faro* et *Tavira*, dans les Algarves, sont presque sans relations avec l'étranger.

Les **Açores**, importantes par leur position sur la route des Indes occidentales, ont pour principaux débouchés *Villa da Praga*, dans l'île Terceira, et *Horta*, dans l'île de Fayal, desservies par les vapeurs de l'Union mercantile portugaise et par un paquebot anglais de Southampton.

Funchal (25,000 h.), dans l'île de Madère, desservie par les paquebots anglais de la côte occidentale d'Afrique et par une ligne portugaise qui part de Lisbonne, présentait en 1862 un mouvement de 134 navires, sans compter les relâches des vapeurs. Sa position, à 120 lieues marines des côtes du Maroc, à 200 lieues de Lisbonne, sur la route des Antilles et de l'Amérique du Sud, lui donne une haute importance comme port d'approvisionnement.

Mouvement de la navigation. — Le mouvement total de la navigation s'élève, en 1864, à 21,000 navires et 1,700,000 tonneaux, contre 17,850 navires en 1855.

L'effectif de la marine marchande est de 620 bâtiments et de 100,000 tonneaux.

Communications intérieures. — Le Minho, le Duero, le Mondego, le Tage et la Guadiana sont navigables et suppléent au manque de routes pour les transports intérieurs. Le Tage a un service de bateaux à vapeur entre Abrantès, Santarem et Lisbonne.

Les routes de terre, même celles qui communiquent avec l'Espagne, par Elvas et Ciudad Rodrigo, sont mal entretenues et peu fréquentées; mais le Portugal possède

1,000 kil. de chemins de fer, divisés en trois lignes principales :

1° De *Lisbonne à Badajoz*, par Santarem et Abrantès (281 kil.), route du commerce avec l'Espagne ;

2° De *Lisbonne à Porto*, par Santarem et Coïmbre, sur le Mondego (270 kil.) ;

3° De *Lisbonne à Sétuval*, Beja et Evora.

La télégraphie électrique est établie dans tout le royaume.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Le commerce extérieur du Portugal varie depuis dix ans entre 220 et 260 millions, avec une tendance au progrès, lente, mais sensible. L'*Angleterre* y entre seule pour plus de moitié ; la *France* y figure pour 6 millions à l'exportation, 30 à l'importation, suivie de loin par le *Brésil*, les *colonies portugaises*, les *États scandinaves*, l'*Espagne* et les *États-Unis*.

Importation. — L'importation, dont la valeur est de 117 à 150 millions, consiste en *cotons* et *peaux brutes*, fournis par le Brésil et l'Angleterre, *métaux bruts*, d'Angleterre et d'Espagne, *bois* du nord de l'Europe, *tabacs* d'Amérique, *sucres* brésiliens et anglais, *beurre* d'Angleterre et de France, *morue* et poisson salé de Terre-Neuve, *cotonnades*, *lainages*, *soieries*, produits chimiques d'Angleterre et de France.

Exportation. — L'exportation s'élève de 100 à 110 millions ; les *vins* et eaux-de-vie y entrent en moyenne pour 40 millions ; les *huiles*, les *fruits*, le *sel*, les *bestiaux*, les *laines* brutes, le *cuivre*, la *cire*, l'*orseille*, pour 60 millions. Le commerce de transit et de réexportation, qui se fait presque entièrement par Lisbonne, et qui porte sur les lainages destinés aux colonies, sur les denrées coloniales, la cire, les sucres provenant de ces mêmes colonies, et réexportés en Europe, ne s'élève pas à plus de 12 millions.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Le Portugal a dû sa grandeur éphémère à sa position

et à l'esprit entreprenant de ses populations maritimes, sa décadence et son abaissement à l'extension démesurée de ses colonies, à ses luttes avec l'Espagne, à l'apathie de ses populations agricoles, et plus encore au traité de Methuen (1703), qui livrait le commerce portugais à l'Angleterre, et qui décourageait à jamais l'industrie nationale.

Aujourd'hui, régénéré par des institutions libres, gouverné par des souverains intelligents, le Portugal se relève lentement; il ne garde plus de ses immenses colonies que *Goa* et *Diu*, aux Indes; *Macao*, en Chine; en Océanie, *Timor;* en Afrique, la côte de *Guinée* et de *Mozambique*, et les îles du *Cap-Vert*, *Saint-Thomas* et du *Prince;* mais les chemins de fer, les compagnies de navigation se multiplient, des sociétés se forment pour l'exploitation des mines; la *Banque royale de Lisbonne*, fondée en 1846, les trois banques de Porto ont vu doubler le chiffre de leurs affaires, le crédit mobilier portugais est en voie de prospérité; l'instruction, gratuite et obligatoire, se répand dans les campagnes; les traités de commerce, signés avec la France, l'Angleterre, l'Espagne, le royaume d'Italie, etc., sur les bases de la plus large réciprocité, et accordant aux navires et aux sujets de ces puissances les droits des nationaux, ont abaissé les tarifs sur les matières premières, réduit les droits de sortie, autorisé l'importation des céréales, et découragé la contrebande en abaissant les taxes excessives établies en 1837 sur les produits de l'industrie étrangère.

Poids, mesures et monnaies. — Le système métrique a été adopté en Portugal, depuis 1859, cependant on mesure encore les vins par **pipes** de 534 litres 24 c., le sel par **muids** de 750 kilog.

La monnaie de compte la plus usitée, est le **reis**, dont 180 valent 1 franc (*mil-reis* = 6 fr. 25).

Les monnaies réelles sont peu nombreuses, et la plus grande partie du numéraire qui circule dans le royaume, y est importée d'Angleterre.

LIVRE III.

CONTRÉES DE L'EUROPE NON LIMITROPHES DE LA FRANCE.

Les États européens non limitrophes de la France, sont dans l'ordre géographique :

1° Les **États scandinaves, Suède, Norwége** et **Danemark.**

2° La **Russie**, qui touche à la fois aux routes commerciales de l'Europe orientale et de l'Europe du nord.

3° L'**Empire ottoman**, dont le commerce est intimement lié à celui des **Principautés** du **Danube** et de la **Grèce.**

CHAPITRE I.

ÉTATS SCANDINAVES.

ROYAUMES DE SUÈDE ET DE NORWÉGE.

Bornes. Superficie. Population. — Les royaumes de Suède et de Norwége, qui forment deux États distincts, mais gouvernés par la même dynastie, sont situés entre 55° 20′ et 71° 15′ lat. N., 2° 15′ et 28° 47′ long. E.

Ils sont bornés au nord, par l'océan Glacial; à l'est, par la Tana et la Tornéa, qui les séparent de la Russie; au sud-est, par le golfe de Botnie et la mer Baltique; au sud, par la mer Baltique, le Sund, le Cattégat et le Skager-Rack, qui les séparent du Danemark; à l'ouest, par la mer du Nord et l'océan Atlantique.

L'île de Gottland et celle d'Œland dans la Baltique, appartiennent à la Suède, les archipels de Bergen, de Drontheim dans l'Atlantique, de Loffoden et de Tromsen dans l'océan Glacial, dépendent de la Norwége.

La superficie totale est de 759,000 kil. c., le développement des côtes, de plus de 10,000 kil. (1 kil. de côtes pour 75 kil. c. de superficie).

La population est d'environ 5,624,000 habitants, 1,600,000 pour la Norwége, 4,024,000 pour la Suède.

La Suède a pour capitale Stockholm, et se divise en 24 loen ou gouvernements, la Norwége a pour capitale Christiania et se divise en 17 bailliages.

Situation commerciale. — Baignée par la Baltique, la mer du Nord, l'océan Atlantique et l'océan Glacial, découpée par des golfes innombrables, offrant une immense étendue de côtes, partageant avec le Danemark la possession des détroits qui dominent l'entrée de la Baltique, la péninsule Scandinave a été désignée par la nature pour être une des grandes puissances maritimes du nord de l'Europe.

La Scandinavie fut le berceau de ces Normands, qui au moyen âge découvraient le Groenland, et peut-être l'Amérique, cinq siècles avant Christophe Colomb. Au dix-septième et au dix-huitième siècle, ses flottes faisaient encore trembler celles de Russie.

Aujourd'hui même l'union des peuples scandinaves, en donnant à la Suède les deux rives du Sund et du Cattegat, lui rendrait une partie de cet empire qu'elle exerçait autrefois : mais quel que soit l'avenir des aspirations vers l'unité chez les populations scandinaves, les riches pêcheries de la Suède et de la Norwége, leur nombreuse population maritime, leurs relations faciles avec toutes les puissances du Nord et de l'Occident de l'Europe, leur proximité du continent américain, leur assurent parmi les puissances commerçantes, une place qui serait bien plus large encore, sans la rigueur de leur climat et l'âpreté de leur sol.

PRODUCTION NATIONALE.

Climat. Nature du sol. — Sauf quelques points des côtes de la Norwége, où viennent mourir les dernières

ondulations des courants chauds de l'Atlantique, et le midi de la Suède, dont la température est analogue à celle du Danemark, le climat de la Scandinavie est froid et brumeux : l'hiver dure sept mois, l'été de quatre à cinq mois, l'automne et le printemps sont inconnus à ces latitudes septentrionales.

Production agricole. — Les terrains primitifs dominent dans la constitution géologique de la Suède et de la Norwége : le granit et le porphyre y percent de toutes parts un sol stérile, couvert de landes, de lacs et de tourbières : sur 441,000 kil. c., la Suède compte 355,500 k. c. de forêts, de pâturages et de montagnes, et 56,000 k. c. de lacs et de marais : la Norwége n'a que 7,000 k. c. de terres cultivables sur une superficie de 318,000 k. c. : la culture du *blé* s'arrête au 62e degré de latitude, celle de l'*avoine* et de l'*orge*, au 69e; la pomme de terre, le lin, le chanvre, le colza, sont cultivés jusqu'au 66e degré; mais, malgré les progrès de l'agriculture, la production est insuffisante, surtout en Norwége; les pâturages nourrissent de nombreux troupeaux, 2,900,000 bêtes à cornes, 3,900,000 moutons, 600,000 chevaux (en 1861); mais la principale richesse de la Scandinavie, ce sont ses immenses *forêts*, dont l'exploitation rapporte à la Norwège seule, plus de 80 millions par an, la pêche dont le produit annuel, pour les deux royaumes, est évalué à près de 100 millions, et les mines qui ne le cèdent qu'à celles de l'Angleterre.

Production minérale. — Les mines de *fer* produisent annuellement près de deux cent mille tonnes de métal, celles de *cuivre*, 20,000, celles d'*argent*, 40,000 marcs : l'étain, le plomb, l'or, le cobalt, se trouvent en quantités moins considérables; la houille est rare, mais la tourbe et le bois peuvent y suppléer.

Production industrielle. — L'industrie est en progrès, malgré les obstacles qu'elle rencontre dans la rareté des grands centres de population et la difficulté des transports. Les principales branches de l'industrie scandinave sont :

1° Les **industries métallurgiques,** favorisées par l'abondance de la matière première. *Falun*, entrepôt des cuivres et des fers de la Dalécarlie, *Œrebro*, *Stockholm* en Suède, *Kongsberg*, célèbre par ses mines d'argent, *Drontheim*, entrepôt des cuivres de Roraas en Norwége, possèdent des forges et des fonderies importantes.

2° La **fabrication des tissus** de laine, de coton et de lin, à Stockholm, à Gothembourg, à Calmar, ne suffit pas à la consommation du pays.

3° Les **distilleries,** à Christiania, à Stockholm et dans presque toutes les grandes villes de Norwége, ont pris depuis dix ans un tel développement, que l'autorité s'en est émue et a cherché à arrêter, par des taxes assez lourdes, cet essor exagéré.

4° Les **tanneries,** à Christiania, à Gothembourg et à Gefle, essaient de lutter contre l'importation de France et d'Angleterre.

5° Les **huiles** de poisson, à Bergen et à Christiania, sont l'objet d'une active fabrication.

6° Les **scieries** fournissent à l'exportation et aux constructions maritimes, très-actives en Suède et en Norwége, des planches de sapin, de chêne et des bois de charpente, sans rivaux en Europe.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

Configuration des côtes. — Les côtes de Suède sur le golfe de Botnie, sont plates, marécageuses, bordées de tourbières, balayées par les vents glacés, qui ont passé sur les steppes de la Russie asiatique et européenne; dans la partie méridionale, les golfes se creusent, s'élargissent; des lacs maritimes pénètrent dans l'intérieur des terres, et présentent des communications sûres et rapides : en Norwége, depuis le cap Lindesness, où finit la mer du Nord, jusqu'au cap Nord, par 71°15', de latitude, la côte qu'effleurent les dernières ondulations du Gulf-Stream, est bordée d'un rempart d'îles escarpées, séparées par des canaux étroits, où les courants polaires s'engouffrent et forment de dangereux

tourbillons, entre autres, le Malstrœm, dans les îles Loffoden.

Le rivage, presque toujours élevé, tantôt dessine mille dentelures capricieuses, tantôt domine par des falaises de granit de 800 mètres d'élévation, une mer toujours agitée.

Dans le golfe de Botnie et dans l'océan Glacial, la navigation est interrompue par les glaces, d'octobre à la fin de mai : dans le sud de la Baltique et dans l'océan Atlantique, elle ne cesse d'ordinaire qu'au mois de décembre, pour recommencer au mois d'avril : il est rare qu'elle soit interrompue dans la mer du Nord.

Principaux ports. Lignes de navigation. — Presque tout le commerce extérieur de la Suède et de la Norwége se fait par mer.

La Suède possède cinq ports principaux sur la Baltique et sur les détroits.

Stockholm (124,000 h.), capitale du royaume et principal centre du commerce, au point de jonction du lac Mœlar et de la mer Baltique, est en communication régulière par des lignes de steamers avec l'Angleterre par Hull et Londres, la Russie par Saint-Pétersbourg, la Prusse par Stettin, l'Allemagne par Hambourg, la France par le *Havre*. La valeur des échanges y dépasse 60 millions et le mouvement de la navigation 1,700 navires, non compris le cabotage.

Gothembourg (44,000 h.), sur le Cattegat, à la tête du chemin de fer de Stockholm, réunie à la Baltique par les lacs et plusieurs canaux, est la seconde ville de Suède, et le grand entrepôt du commerce d'importation. Le mouvement de sa navigation s'élève en moyenne à 1,800 navires, et celui de son commerce à 50 millions.

Norkœping, à l'embouchure de la Motala (22,000 h.), rattachée par des lignes de steamers à Lubeck, à Stettin, et aux principaux ports suédois, partage avec *Nykœping* (3,000 h.) et *Gefle* (12,000 h.) l'exportation des fers et des bois de la Dalécarlie et de la Sudermanie.

Malmœ sur le Sund (21,500 h.), port de passage entre la Suède et Copenhague, doit à sa position un transit consi-

dérable, et dispute à Gefle le quatrième rang parmi les ports suédois.

Carlscrona (15,000 h.), port militaire, *Calmar* (8,000 h.), port de construction et de pêche, *Luléa, Uméa, Hernosand*, échelonnés sur le golfe de Botnie, entretiennent peu de relations avec l'étranger.

La Norwége a pour principaux débouchés *Christiania* (40,000 h.), capitale du royaume, sur un golfe formé par le Skager-Rack, port d'un accès difficile et peu fréquenté par les navires étrangers, qui s'arrêtent à *Drammen*, à l'entrée du golfe, pour y charger les bois, et les goudrons, et y déposer les denrées que le cabotage ou le chemin de fer transportent dans les entrepôts de Christiania :

Christiansand (10,000 h.), sur la mer du Nord, en correspondance par des lignes de steamers avec Hull et Hambourg et en relations suivies avec les ports français de la Manche et même de la Méditerranée, qui lui envoient leur sel et leurs vins :

Stavanger (14,000 h.), l'un des havres les plus sûrs et des ports les plus actifs de la Norwége pour le commerce du bois et du poisson salé :

Bergen, sur l'Océan Atlantique (36,000 h.), florissante dès le XIVe siècle, et aujourd'hui encore, le premier port de la Norwége, et l'entrepôt le mieux approvisionné des produits de la pêche sur les côtes norwégiennes :

Drontheim (18,000 h.), entrepôt des cuivres et des bois du Nord, dont les bateaux à vapeur desservent toute la côte, et correspondent avec les lignes de Hull, d'Amsterdam, et de Hambourg, qui viennent aboutir à Bergen :

Hammerfest, sur l'océan Glacial, station extrême des vapeurs de Drontheim et la ville la plus septentrionale de l'Europe, entrepôt du commerce de la Norwége avec la Russie.

Mouvement de la navigation. — Le mouvement de la navigation en Suède s'élevait à 24,000 navires et 5 millions de tonneaux pendant la période de 1859 à 1864 : et l'effectif de la marine marchande était de 3,800 bâtiments jaugeant 500,000 tonneaux. En Norwége pendant la même

période, le mouvement s'élevait à 25,000 navires et 3 millions de tonneaux et l'effectif à 5,800 navires et 600,000 tonneaux.

Communications intérieures. — Les communications intérieures sont très-imparfaites en Suède et en Norwége : la rigueur du climat, la longueur des hivers, les Alpes scandinaves qui prolongent entre les deux royaumes leurs plateaux neigeux ou leurs sommets dépouillés, présentent des obstacles qui n'ont été combattus sérieusement que dans les provinces méridionales, les plus riches de la Scandinavie.

Les cours d'eau sont nombreux; quelques-uns tels que la *Luléa*, l'*Uméa*, le *Dal*, en Suède, le *Glommen* en Norwége, ont de 80 à 100 lieues de cours, mais presque tous obstrués de rochers, interrompus par des cataractes, ne sont navigables qu'à leur embouchure. Une seule grande ligne de navigation intérieure traverse tout le midi de la Suède et fait communiquer le Cattégat avec la Baltique par le canal de *Trollhatta* qui commence à Gothembourg, le lac Vener, le canal de *Gota*, le lac Vettern, et le canal de la *Motala*. Plus de 2,000 bateaux par an suivent ce canal long de 320 kil. La Suède n'a que deux lignes de fer achevées : cinq autres sont en projet : la longueur totale serait de 1,700 kil.

1° De *Gothembourg à Stockholm* (500 kil.).

2° De *Westeras* qui communique avec Stockholm par les bateaux à vapeur du lac Mœlar, à *Œrebro*, ligne destinée à se prolonger jusqu'à Christiania.

La Norwége n'a qu'une seule ligne achevée, de Kongsvinger à Christiania. Tout le commerce et toute l'activité du pays étant concentrés sur les bords de la mer et dans le Midi de la péninsule, l'intérieur n'a pas de routes : deux belles routes praticables même en hiver, grâce à l'usage des traîneaux, longent les bords de la Baltique jusqu'à la frontière de Russie, et ceux de l'Atlantique jusqu'à Drontheim, mais l'activité de la circulation par terre ne saurait se comparer à celle du cabotage maritime et de la navigation des lacs.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Importation. — Privée par sa position géographique d'un grand nombre de denrées alimentaires, ne pouvant suffire à la consommation indigène par les produits de ses manufactures, la Scandinavie est forcée de demander à l'importation étrangère, la plupart des matières premières, *le coton* dont l'importation atteignait, en 1860, 10 millions de kilogrammes provenant d'Angleterre et de Hambourg, la *laine*, les *cuirs*, la *houille*, les *suifs*, etc..... La Suède importe peu de *céréales*, tandis que la Norwége est obligée de demander à l'étranger les deux tiers des grains nécessaires à sa consommation. Le *sel*, les *vins* de France, le *café* et le *sucre* des entrepôts de Hambourg, sont l'objet d'un commerce très-important. Les *tissus de coton* et de *laine*, les *soieries*, la *verrerie* et la *poterie* belge anglaise et française, la *quincaillerie*, la *coutellerie* et les *machines*, importés de l'étranger, suppléent à l'insuffisance de l'industrie nationale.

L'importation montait pendant la période quinquennale de 1859 à 1864 à une moyenne annuelle de 165 millions de francs en Suède, et de 140 millions en Norwége.

Exportation. — L'exportation consiste exclusivement en matières premières et denrées alimentaires : bois de construction, fers, aciers, goudron et résines, céréales (orge et avoine), poissons salés, huiles de poisson, pelleteries de Norwége, etc...

La moyenne de l'exportation est de 160 millions pour la Suède et 150 pour la Norwége. (Total général 615 millions.)

Relations avec la France et les autres pays. — La France entre dans le mouvement des échanges pour une somme de 60 à 70 millions, dont moins de 10 millions pour les marchandises françaises importées.

Les villes hanséatiques, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la Russie, la Prusse, les États-Unis, le littoral de la

Méditerranée, sont avec la France, les contrées qui entretiennent le plus de relations avec la Scandinavie.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Caractère national. — Les Scandinaves ont toutes les qualités qui font les peuples commerçants et industrieux : agriculteurs, mineurs, et marins, habitués aux plus rudes travaux et aux aventures les plus périlleuses, ils ne le cèdent à personne en énergie et en intelligence : mais la difficulté des transports, la rigueur du climat, la dispersion des populations disséminées par petits groupes dans les campagnes, enfin l'organisation à demi féodale de la société suédoise, ont longtemps arrêté les progrès de l'industrie. Aujourd'hui, sous l'impulsion d'une dynastie que ses services ont rendue nationale, la Suède et la Norwége sont entrées franchement dans la voie de la liberté commerciale et industrielle.

Régime douanier. Traités de commerce. — Les taxes prohibitives qui pesaient sur une partie des produits manufacturés ont été réduites : la plupart des matières premières et des denrées alimentaires entrent en franchise : et le traité de commerce signé en 1865 entre la Suède, la Norwége et la France, a définitivement substitué le régime de la liberté à celui de la protection exagérée, qu'avaient déjà ébranlée les conventions conclues avec le Danemark et la Grande-Bretagne.

Compagnies de commerce. — En Norwége les chemins de fer sont exploités par une compagnie anglaise, en Suède par l'État, ainsi que les canaux. Une société norwégienne de navigation à vapeur dessert toute la côte de Hammerfest à Christiania, une Compagnie suédoise fait le service entre Hull et Saint-Pétersbourg par le canal de Gota.

Les principaux établissements financiers sont la *Banque des États du Royaume* à Stockholm, réorganisée en 1851 et qui peut émettre des billets jusqu'à concurrence de vingt millions de thalers ; la *Banque des Mines*, créée à Falun

en 1835; la *Banque de Norwége*, fondée en 1816 à Drontheim.

Poids et mesures. Monnaies. — Le système décimal décrété en 1855 est en usage depuis 1863. L'unité monétaire est en Suède le **riksdaler** (1 fr. 417), en Norwége le **species thaler** (5 fr. 6181).

L'*unité de longueur* est le **pied (fot)**, 0^m, 2969.

L'*unité itinéraire*, le **mille**, 10 kil. 6884.

L'*unité de poids*, la **livre**, 425 gr. 010.

Pour les mesures de *capacité*, l'unité est le **pied cube**.

Pour le *jaugeage des navires*, le **last** (tonne) de 1951 kil.

Colonies. La seule colonie suédoise est la petite île de Saint-Barthélemy aux Antilles.

ROYAUME DE DANEMARK.

Bornes. Superficie. Population. — Le royaume de Danemark est situé entre 5° 40′ et 10° 30′ long. est, 54° et 57° 50′ lat. nord.

Il comprend sur le continent la presqu'île du Jutland bornée au nord par le Skager-Rack, à l'est par le Cattegat et la Baltique, au sud par le duché de Sleswig, à l'ouest par la mer du Nord :

Et dans la mer Baltique, les îles de Seeland, séparée de la Suède par le détroit du Sund, de Fionie séparée de l'île de Seeland par le petit Belt et du continent (Sleswig) par le grand Belt, de Langeland, de Laland, de Falster, de Mœn et de Bornholm.

La superficie totale est d'environ 38,000 kil. c.; la population de 1,600,000 âmes.

Il se divise politiquement en cinq provinces : la capitale est Copenhague dans l'île de Seeland.

Situation commerciale. — Dès le XIIIe siècle, grâce à sa position, à l'étendue de ses côtes, à sa population de marins et de pêcheurs descendants de ces Normands qui avaient

conquis le droit de s'appeler les rois de la mer, le Danemark dominait dans la mer Baltique et dans la mer du Nord. Au XVIIIe siècle, le pavillon danois disputait encore à celui de la Suède et de la Russie, l'empire de la Baltique, soutenait dans la mer du Nord la concurrence de la Hollande, de la France et de l'Angleterre, et flottait sur de nombreux comptoirs, en Afrique, aux Indes, en Amérique, et jusque sous les latitudes glacées du pôle. La séparation de la Norwége en 1815, la perte récente des duchés de Sleswig et de Holstein ont enlevé au Danemark avec ses ports les mieux situés une grande partie de son importance maritime et commerciale : mais il lui reste ses vieilles traditions, l'énergique persévérance de sa population scandinave, et le Sund, cette porte de la Baltique, dont le Danemark tient encore la clef.

PRODUCTION NATIONALE.

Climat, nature du sol. — Le climat est humide, brumeux, mais assez doux comme tous les climats maritimes : cependant il n'est pas rare de voir la navigation interrompue par les glaces, sauf dans le petit Belt qui ne gèle jamais.

Le sol est plat, les plus hautes collines ne dépassent pas 300 mètres : les terrains qui appartiennent tous à la période tertiaire, offrent le même aspect que ceux de l'Angleterre orientale : la craie et l'argile y dominent.

Production agricole. — Ces terres basses et humides ou légèrement ondulées se prêtent à la formation des prairies et à la culture des céréales : aussi le Danemark est-il un pays tout agricole : pas de grandes villes, mais des fermes nombreuses, des villages enrichis par l'élève des chevaux et du bétail : les pommes de terre, les graines oléagineuses, le chanvre et le lin réussissent aussi bien que les fourrages et les céréales, dont la production évaluée à 30 millions d'hectolitres dépasse les besoins du pays et figure dans l'exportation pour un chiffre considérable.

Production minérale. — Les seules richesses miné-

rales sont la marne, la tourbe, le kaolin, la pierre calcaire, et la houille, à Bornholm.

Production industrielle. — L'industrie gênée jusqu'en 1862 par le régime des corporations, des jurandes et des maîtrises, est arriérée et insuffisante pour les besoins de la population.

Les *constructions maritimes* et les toiles pour la marine dans tous les ports, la *fabrication des instruments de chirurgie* et d'agriculture, les *porcelaines*, les *distilleries* et les *raffineries*, à Copenhague, les *draps* à Copenhague et à Odensee, la fabrication des gants dans l'île de Fionie sont les principales branches de l'industrie danoise.

La pêche de la morue en Islande, celle de la baleine dans les mers du Nord, celle du hareng, etc... sont un des revenus les plus importants du Danemark.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

Principaux ports. Lignes de navigation. — Les côtes du Jutland, basses, sablonneuses, profondément découpées, mais bordées de bancs de sable et de marécages, n'ont que deux ports importants, *Aalborg* (10,000 h.), sur le golfe de Lym, et *Aarhus* (11,000 h.), à l'entrée du grand Belt.

Dans les îles plus escarpées, mais d'un accès plus facile malgré la violence des courants, la plus grande place de commerce est **Copenhague** (155,000 h.), sur la côte orientale de Seeland, capitale du royaume, desservie par les lignes anglaises de Hull et de Londres, par les lignes françaises du *Havre* et de *Dunkerque*, et rattachée par des lignes danoises régulières à toutes les provinces du royaume, à la Suède (Gothembourg, Malmœ, Stockholm), à la Prusse (Stettin) et à Lubeck.

La moyenne annuelle de la navigation, est de 11,000 navires à l'entrée et 10,500 à la sortie : l'effectif de la marine de Copenhague de 400 gros navires, qui jaugent 84,000 tonneaux.

Elseneur, dans l'île de Seeland, à l'entrée du Sund, a été ruinée par l'abolition du péage.

Odensee (15,000 h.) et *Swendborg* (4,000 h.), dans l'île de Fionie, ne reçoivent pas de gros navires, et n ont que peu de relations avec l'étranger.

Routes et chemins de fer. — Le commerce intérieur du Danemark, comme son commerce extérieur, se fait exclusivement par mer : la partie continentale du royaume, le Jutland, qui n'a ni canaux, ni grands cours d'eau, ni chemins de fer, est sillonnée par trois routes principales qui franchissent la frontière allemande du Sleswig, entre *Ribe* sur la mer du Nord et *Kolding* sur le petit Belt.

L'île Seeland est traversée par un chemin de fer qui va de Copenhague à *Körsör* sur le grand Belt, en passant par Soro, le seul marché du Danemark pour les bois indigènes.

Les principaux points du territoire danois sont en communication par des lignes télégraphiques, qui se rattachent au continent par le Sleswig, à la Suède, par un câble sous-marin, et à l'Angleterre par le Sleswig et l'île d'Héligoland.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Le commerce total du Danemark avant la séparation des duchés, s'élevait à 300 millions de francs : ce chiffre sera réduit de près de moitié, par la perte des ports de Kiel, de Flensbourg et d'Altona, et des riches provinces de Sleswig et de Holstein.

Importation. — L'importation est supérieure d'un tiers à l'exportation.

Les principaux objets de l'importation sont : la houille, les bois de construction, les potasses, les cuirs et les peaux.

Les céréales, les sucres, les cafés, le riz, le tabac, les vins de France.

Les lainages et les fers anglais et français, les fils et tissus de coton et les soieries prussiennes et françaises.

Exportation. — L'exportation comprend presque exclusivement les produits de l'agriculture et de la pêche : les céréales dont l'Angleterre absorbe plus de la moitié : le

colza, les bêtes à cornes, les chevaux et les moutons, le beurre, les cuirs et les peaux, la laine, l'eau-de-vie et les poissons salés.

La perturbation produite par les événements récents dans l'économie commerciale et dans la production du Danemark, ne permettront pas de longtemps d'asseoir sur des bases normales, la statistique de ses relations avec l'étranger, aussi nous abstenons-nous de citer des chiffres qui seraient purement arbitraires.

Transit et réexportation. — Le transit qu'une loi récente vient de décharger des taxes qui pesaient encore sur les marchandises entreposées pour la réexportation ou traversant à destination de l'étranger le territoire danois, figure pour une somme considérable dans le commerce extérieur du Danemark. Copenhague réexporte dans le nord de l'Europe, une partie des denrées coloniales et des produits manufacturés dont elle est l'entrepôt.

Mouvement des échanges avec l'étranger. — Les puissances qui ont avec le Danemark les relations les plus importantes sont : l'Angleterre (30 p. 0/0 de la valeur totale), la Suède et la Norwége, la Prusse, les villes hanséatiques, la Hollande, la Belgique, la France (2 millions et demi) et la Russie.

La presque totalité des marchandises est transportée par mer : le cabotage, dont le mouvement est de plus de 50,000 navires, est fait tout entier sous pavillon danois : le pavillon national entre pour plus des deux tiers dans l'intercourse avec l'étranger, qui représente un mouvement de 25,000 navires, et de 500,000 tonneaux.

L'effectif maritime est de 2,800 navires, jaugeant 140,000 tonneaux, et construits presque exclusivement sur les chantiers danois.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Le trait dominant du caractère danois est la persévérance et l'amour du travail, et ce petit peuple si cruellement éprouvé, réunit au plus haut degré les qualités de

l'agriculteur, du soldat et du marin, qualités qui lui ont valu l'estime de l'Europe, et qui l'ont sauvé au milieu des crises qu'il a eu plus d'une fois à traverser.

La constitution politique du Danemark est des plus libérales, et ces principes ont pénétré, quoique tardivement, dans la législation industrielle et commerciale : l'industrie est affranchie de l'entrave des corporations : les droits de transit sont supprimés : le cabotage et le commerce avec les colonies danoises est libre pour tous les pavillons : enfin le rachat du péage du Sund par les puissances maritimes, a ouvert la Baltique au commerce de toutes les nations.

Compagnies de commerce. Institutions de crédit. — Les grandes compagnies privilégiées, celle des Indes orientales et celle de l'Atlantique, ont disparu avec la prospérité coloniale du Danemark : les établissements de crédit se sont au contraire multipliés : la *Banque nationale*, fondée en 1818, à Copenhague, a 80 millions de billets en circulation, et l'ensemble de ses opérations monte à 380 millions environ. La *Caisse centrale*, fondée en 1829, la *Banque privée*, l'*Union du crédit*, pour les propriétaires fonciers, l'*Union de l'industrie*, plusieurs compagnies d'assurances suffisent à tous les besoins du commerce.

Poids et mesures. Monnaies. — La monnaie de compte, la plus usitée, est le **rigsdaler** courant (2 fr. 84).

L'unité itinéraire est le **mille** (7532 m. 485).

La mesure pour la jauge des navires est le **last** de commerce (2,600 kilog.).

L'unité de poids est le **pund** = 500 gr.

Colonies. — L'affaiblissement de la puissance coloniale du Danemark a suivi sa décadence politique. Aujourd'hui, il ne possède plus en dehors de son territoire que les îles *Feroë*, groupe stérile situé à 290 kil. N.-O. de l'Écosse, où la pêche, l'élève des moutons et le travail de la laine occupent une population de 10,000 habitants. (Le gouvernement s'est réservé le monopole du commerce, qui monte à six ou sept cent mille francs par an) :

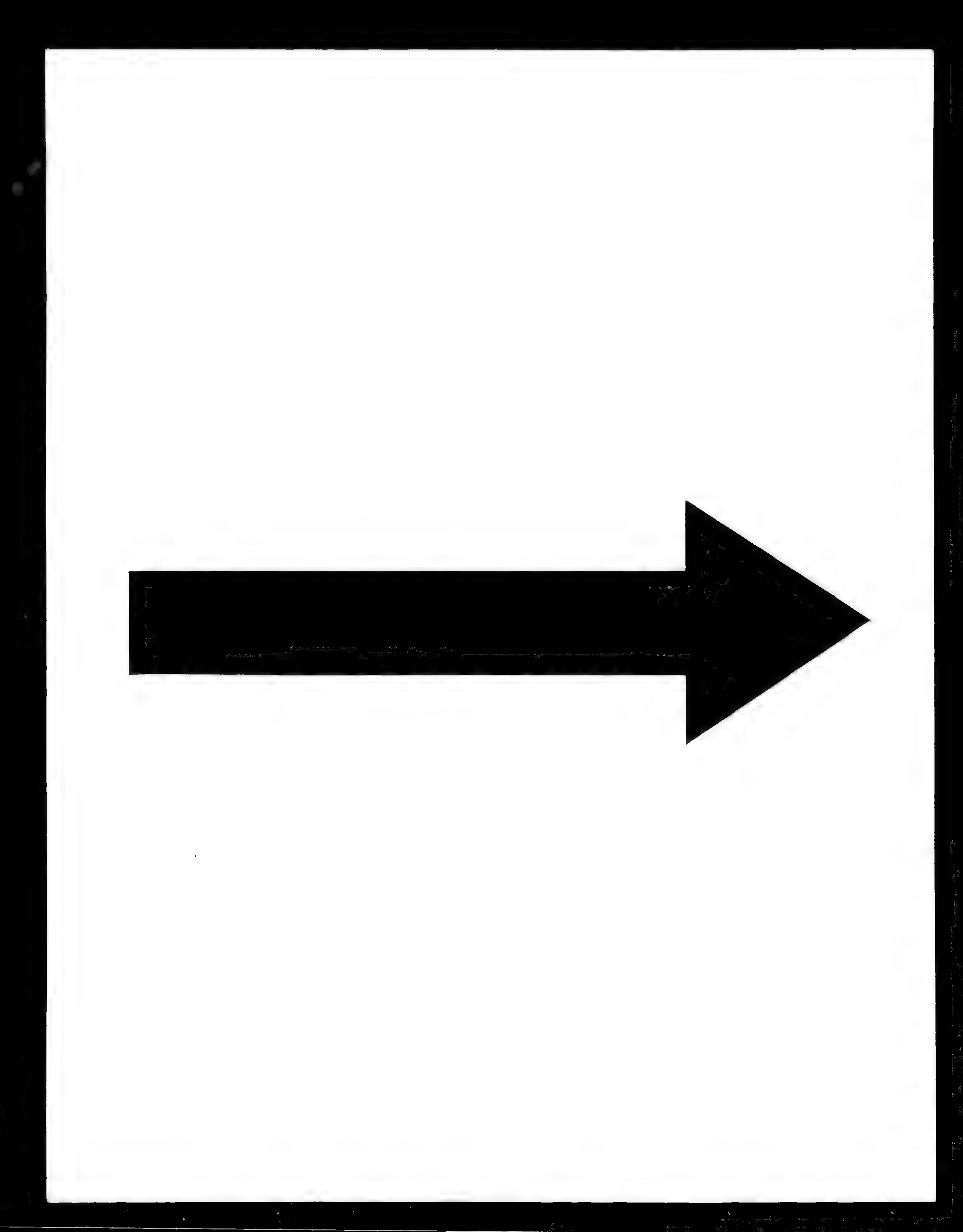
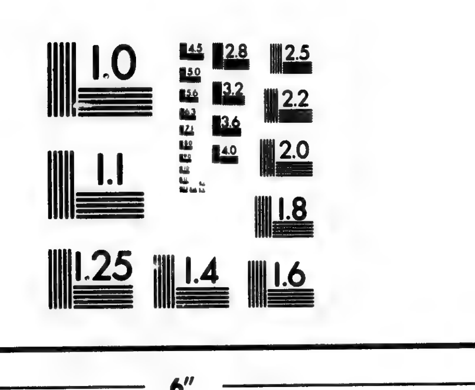


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



6"



L'*Islande*, grande île volcanique de 102,685 kilom. c., peuplée de 80,000 habitants, pêcheurs ou pasteurs :

Le *Groenland*, la plus vaste des terres arctiques où végètent quelques établissements danois, dont le commerce est exploité par le gouvernement :

Les îles de *Sainte-Croix*, *Saint-Thomas* et *Saint-Jean*, aux Antilles, peuplées d'environ 40,000 habitants, et florissantes grâce au commerce du sucre et du rhum.

CHAPITRE II.

EMPIRE DE RUSSIE.

Bornes. Superficie. Population. — La Russie d'Europe, en y comprenant la Pologne, est située entre 41° et 70° 15' latitude nord, 15° 40' et 66° long. orientale.

Elle est bornée au nord par l'océan Glacial et la mer Blanche ; à l'ouest, par la Norwége et la Suède, la Baltique, la Prusse, l'Autriche et les Principautés danubiennes; au sud, par la mer Noire, la mer d'Azof, le Caucase; à l'est, par la mer Caspienne, le fleuve Oural, les monts Ourals et le golfe de Kara, qui la séparent de l'Asie.

La superficie est de 5,423,160 kil. carrés, la population de près de 71 millions d'habitants, dont 4,780,000 pour le royaume de Pologne.

La capitale est Saint-Pétersbourg, 515,000 h.

Situation commerciale. — La Russie couvre plus de la moitié de la superficie de l'Europe, dont elle forme à elle seule toute la partie orientale. Séparée de l'Asie par des limites de convention, dont les Russes ne tiennent pas compte dans leurs circonscriptions administratives, terre à demi asiatique, à demi européenne, elle est le lien entre l'Occident et l'Orient, entre la civilisation et la barbarie. Maîtresse de la mer Caspienne, des défilés du

Caucase et des passages de l'Oural, elle attire à elle tout le trafic continental entre l'Europe et l'Asie.

Sur l'océan Glacial, elle possède les seuls ports accessibles : par la Baltique, elle communique avec l'Océan Atlantique et les pays commerçants de l'Europe septentrionale et occidentale ; par la mer Noire, elle touche à la Méditerranée et se trouve à douze jours de Marseille : enfin, par sa frontière occidentale, elle est limitrophe de la Prusse et de l'Autriche, dont les chemins de fer ou les bateaux à vapeur mettent Saint-Pétersbourg à 56 heures, et Odessa à 5 jours de Paris.

Toutefois, les avantages de cette admirable situation sont compensés par des inconvénients dont quelques-uns peuvent n'être que passagers, mais dont beaucoup d'autres sont inhérents à la nature même du sol et à la position de la Russie.

L'immensité des espaces, les steppes, le climat, le manque de routes offrent au commerce de terre des obstacles toujours gênants, quelquefois insurmontables ; le commerce maritime, entravé par les glaces dans la Baltique et les mers Boréales, par les brouillards et les tempêtes dans la mer Noire, n'a devant lui, au lieu des libres espaces de la Méditerranée et de l'Océan, que des lacs aux issues étroites, où peuvent l'enfermer les grandes puissances maritimes, et dont la Russie ne tient pas la clef.

PRODUCTION NATIONALE.

Climat. Nature du sol. — Plus des deux tiers de la Russie sont situés dans la zone froide septentrionale, dont la température moyenne ne dépasse pas 3° au-dessus de 0; et jusque sur les bords de la mer Noire, les hivers sont assez rigoureux pour couvrir le pays de neige, et suspendre pendant plusieurs mois la navigation.

Le sol est peu accidenté ; sauf les chaînes de l'Oural, la Russie n'a que des collines, qui rompent à peine la morne uniformité de ses plaines sans limites. Le versant de la

mer Blanche est couvert de forêts, de tourbières glacées et de roches granitiques. Celui de la Baltique, marécageux au nord, est plus fertile dans sa partie méridionale et occidentale, où le défrichement a livré à l'agriculture de vastes espaces autrefois occupés par les forêts. La région centrale, également cultivée et défrichée, offre un sol maigre et pierreux où réussissent cependant le seigle et l'avoine.

Le versant méridional et oriental se divise en deux parties : 1° la *région des terres noires*, qui comprend le bassin supérieur du Dniéper et du Don, et le bassin central du Volga : c'est la terre promise de la Russie; dépourvue de forêts, mais couverte de moissons, elle n'a pas de rivale en Europe pour la production des céréales: 2° la *région des steppes*, coupée par le Don, et qui comprend tout le littoral de la mer Noire, de la mer d'Azof et de la mer Caspienne, à l'exception de la Crimée. A l'ouest du Don, la steppe, animée par d'immenses troupeaux, aussi verte et aussi bien arrosée que les belles prairies de Hollande, offre l'image de la vie pastorale dans toute sa puissance et dans toute sa richesse; mais à l'est du fleuve s'étendent de vastes espaces désolés, entrecoupés de marécages, de lacs salés, de déserts sablonneux, parcourus par les hordes nomades et à demi sauvages des Kalmouks et des Cosaques du Volga et de l'Oural : c'est la barbarie asiatique sur une terre qui n'est européenne que de nom.

Production agricole. — Les *céréales* sont cultivées dans toute la Russie, et la production dépasse les besoins de la consommation. L'orge et l'avoine réussissent surtout dans le Nord et dans le Centre, le seigle dans la région moscovite; le froment, dont la production est évaluée, en moyenne, à 100 millions d'hectol., en Pologne, en Livonie et dans la région des terres noires.

On cultive le *houblon* en Pologne et en Lithuanie, la *betterave* en Pologne et dans toute la Russie centrale et méridionale, la *pomme de terre* sur les bords de la Baltique, dans les provinces polonaises et dans la région

de Moscou; le *tabac* en Pologne et dans la région du Don.

La culture de la *vigne*, en Crimée seulement, produit déjà plus de 35,000 hectol. de vins qui peuvent le disputer à ceux de la Hongrie; et les vins de Kizliar (sur la Caspienne, à l'embouchure du Terek) sont estimés dans tout l'intérieur de la Russie, et se consomment même à Saint-Pétersbourg.

Les *forêts* de sapins, de chênes, etc., qui couvrent tout le versant de la mer Blanche, une partie de la Pologne, de la Lithuanie et de la Finlande, sont une des richesses de la Russie. Les seuls domaines impériaux en contiennent 120 millions d'hectares.

Les principales **cultures industrielles** sont le *lin*, cultivé surtout en Livonie et dans les gouvernements de Viatka et de Vologda; le *chanvre* que produisent en abondance la Lithuanie, la Courlande, la Livonie, la Russie-Blanche et l'Ukraine; la *garance* de Derbent, le *colza* des gouvernements de Kiew, d'Orel et de Toula.

Les immenses pâturages de la Russie méridionale nourrissent près de 26 millions de bêtes à cornes, d'immenses troupeaux de moutons, concentrés surtout sur les bords du Don et du Dnieper; et un nombre considérable de chevaux, qu'il est impossible d'évaluer en l'absence de statistiques sérieuses (18 millions?).

Production minérale. — Les richesses minérales de la Russie ne sont encore qu'imparfaitement connues et plus imparfaitement exploitées.

Un immense *bassin houiller,* dont les produits sont, il est vrai, de qualité inférieure, s'étend depuis la mer Blanche jusqu'à Kalouga, au cœur de la Russie, en traversant les gouvernements de Novogorod, Tver, Smolensk, Moscou et Toula. Plusieurs gisements sont en exploitation à Perm et dans la région de l'Oural; mais les plus riches sont situés dans la Russie méridionale. Celui du *Donets,* affluent du Don, et celui d'*Ecatherinoslaw,* produisent à eux seuls 2 millions de quintaux.

Enfin, les environs de Derbent, et quelques districts

du royaume de Pologne, fournissent également des houilles médiocres.

Les *fers* sont exploités en Pologne, où 58 mines sont en activité, et dans le gouvernement de Perm, où la ville d'Ecatherinbourg, située à l'est de l'Oural, et peuplée de 17,000 habitants, est le centre de l'exploitation minière.

Le *cuivre*, le *platine*, les pierres gemmes, les marbres abondent dans le même district et dans celui d'Orenbourg.

Le *sel gemme* est exploité dans le gouvernement d'Orenbourg et dans plusieurs districts de la Russie méridionale.

La région européenne de l'Oural, indépendamment du produit beaucoup plus abondant des mines de Sibérie, fournit annuellement de 24,000 à 25,000 kilog. d'*argent* et des *minerais d'or* assez riches pour donner lieu à de nombreuses exploitations.

La tourbe, les argiles, les granits se rencontrent dans toute l'étendue de la Russie, surtout dans les gouvernements septentrionaux.

Production industrielle. — La nature a donné à la Russie une partie des éléments nécessaires au développement de l'industrie : les matières premières en abondance, des forêts immenses, de riches houillères; mais l'imperfection des routes et des moyens de transport, l'état de la société, l'absence de liberté et de garanties pour les intérêts privés, le système des guildes et des castes commerciales qui pèse encore sur tout l'Empire, ont arrêté les progrès industriels, et maintiennent la Russie dans une infériorité aussi humiliante pour l'amour-propre national que nuisible à la prospérité publique. Aussi son industrie n'offre-t-elle d'intérêt qu'au point de vue de la consommation intérieure et de la concurrence qu'elle fait en Asie aux produits du reste de l'Europe.

Les *tissus de coton* se fabriquent dans les districts de Moscou, de Vladimir, de Saint-Pétersbourg, de Kalouga, de Varsovie, de Lodz, en Pologne (45,000 h.), et, grâce

au bas prix de la main-d'œuvre, luttent en Chine et en Perse avec les cotonnades anglaises. On évalue à 50 millions de kilogrammes la masse des produits fabriqués, à 250,000 le nombre des ouvriers, à 2 millions celui des broches.

Les *tissus de laine*, dont la valeur dépasse 290 millions, sortent des manufactures de Varsovie, de Kalisch, en Pologne, de Moscou, Saint-Pétersbourg, etc., en Russie.

Les *toiles grossières* de Pologne et de Russie n'ont d'écoulement que dans l'Empire ; les *cordages* de Kherson, les *toiles à voiles* de Livonie et de Finlande, les toiles d'emballage de Pskoff et d'Iaroslaw trouvent quelques débouchés à l'étranger.

Les *soieries*, dont la production ne dépasse pas 40 à 50 millions, se fabriquent à Moscou, Saint-Pétersbourg et Kalouga.

La fabrication des *sucres indigènes*, la *distillation* des eaux-de-vie de grains, qui occupe, en Pologne seulement, 2,600 établissements, les *fonderies de suif* de Kharkow, de Kherson, d'Odessa, la *préparation des cuirs*, les *savonneries* d'Odessa, les scieries mécaniques de la Finlande, constituent pour la Russie une richesse industrielle à qui il ne manque pour se développer que des moyens de transport et de la liberté.

Les **industries métallurgiques** sont plus arriérées encore que les industries textiles. La cherté des combustibles dans la région industrielle de Moscou, la difficulté des communications prolongeront cet état d'infériorité jusqu'à ce que l'exploitation des houillères et des chemins de fer vienne créer les ressources qui manquent aujourd'hui à la Russie.

La production du *fer* et de la fonte, autant qu'il est possible de l'évaluer d'après des documents qui ne méritent pas une entière confiance, est d'environ 6,300,000 quintaux ; les *fonderies* de Perm, d'Orenbourg et d'Ecatherinbourg, la *quincaillerie* de fer et de cuivre, la *serrurerie* et les *armes* de Nijni-Novogorod et de Toula (60,000 h.), la *clouterie* de Tver et de Novogorod, le *maillechort* de Var-

sovie, les *fabriques de machines* de Saint-Pétersbourg n'ont pas encore réussi à affranchir la Russie du tribut qu'elle paye à l'étranger.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

Mouvement de l'intercourse avec la France. — Le mouvement de l'intercourse entre la France et la Russie est de 950 à 1,000 navires, jaugeant 243,000 tonneaux, dont plus d'un cinquième sous pavillon français.

Les ports de l'Océan et de la Manche sont en relations avec les ports russes de la Baltique par la ligne régulière des vapeurs de la Compagnie du Nord, qui part de Dunkerque, et par les correspondances avec les lignes anglaises et hollandaises.

Les ports de la Méditerranée sont en relations avec ceux de la mer Noire par les correspondances des Messageries Impériales et de la Compagnie de Navigation Marseillaise, avec les lignes russes et autrichiennes de la mer Noire.

Principaux ports. Lignes de navigation. — 1° Les côtes de l'**Océan Glacial**, élevées et rocheuses depuis la frontière de Norwége jusqu'au golfe de *Kola*, sont basses et marécageuses depuis ce golfe jusqu'à celui de *Kara*. Des îles incultes et glacées, la *Nouvelle-Zemble*, l'île *Waïgatch*, l'île *Kalgouef* servent pendant l'été de station aux pêcheurs, qui les quittent à l'approche de l'hiver.

Le seul port qui mérite une mention est **Arkhangel** (27,000 h.), à l'embouchure de la Dwina, entrepôt du vaste bassin de ce fleuve, dont les bois, les fers, les graisses, les céréales, le lin s'échangent contre les denrées coloniales et les produits manufacturés de l'Europe occidentale. Fermé par les glaces pendant huit mois de l'année, le port d'Arkhangel présente cependant un mouvement de plus de 700 navires de long cours, presque tous anglais ou hollandais, et de 100 caboteurs sous pavillon national.

2° Les côtes de la **Baltique**, bordées sur les rivages du golfe de Botnie et du golfe de Finlande de rochers, de falaises, d'archipels stériles, dont les principaux sont ceux d'*Aland* et d'*Abo*, sont basses, sablonneuses, parsemées de dunes mouvantes et de marécages, en Esthonie, en Livonie et en Courlande, le long du golfe de Riga, dont l'entrée est défendue par les deux îles boisées de *Dago* et d'*Œsel*.

Les petits ports de *Tornéo*, d'*Uléaborg*, de *Nystad*, la ville d'*Abo* (15,500 h.), *Helsingfors* (19,100 h.), capitale de la Finlande et principal entrepôt de son commerce; *Wiborg*, port de pêche et de cabotage, servent de débouchés aux bois, aux résines, aux chanvres, aux blés de la Finlande, entretiennent avec Stockholm et Lubeck des relations régulières par un service de vapeurs finlandais, arment pour la pêche des mers du Sud, et présentent un mouvement total de 2,600 navires.

Au fond du golfe de Finlande, à l'embouchure de la Néva, défendu par l'île granitique de Kronstad, s'ouvre le port de **Pétersbourg**, la capitale de l'Empire, le centre de son industrie et de son commerce, communiquant par ses chemins de fer, ses canaux, ses lignes de navigation avec tous les points de la Russie, et réalisant le rêve de Pierre le Grand, dont la volonté a fait sortir des marais glacés de la Finlande une des premières villes de l'Europe.

Desservi par les steamers de *Dunkerque*, en *France*, de Londres, Hull et Liverpool, en Angleterre, d'Amsterdam, en Hollande, d'Anvers, en Belgique, de Stettin, Lubeck et Rostock, en Allemagne, de Stockholm et Copenhague, dans les Etats scandinaves, Saint-Pétersbourg présente un mouvement moyen de 2,800 bâtiments à l'entrée, et 2,700 à la sortie, mouvement qui s'accroît sans cesse, et où les pavillons anglais, hollandais, suédois, prussien, français, américain prennent la plus large part.

Entrepôt des denrées coloniales, des cotons, des matières tinctoriales, des vins, du sel, des objets manufacturés que lui apportent les navires étrangers; débouché des blés,

des graisses, des pelleteries, des bois, des métaux, de la potasse, qui lui arrivent de toutes les parties de l'Empire, son commerce ne s'élève pas à moins de 600 millions.

Riga (92,000 h.), fondée en 1200, à l'embouchure de la Dwina méridionale, autrefois l'un des comptoirs les plus florissants de la ligue hanséatique, et aujourd'hui le second port de la Baltique et la capitale de la Livonie, est desservie par presque toutes les grandes lignes qui s'arrêtent à Saint-Pétersbourg, et par un embranchement du chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Berlin. Principal marché des lins, des chanvres et des bois de la Russie occidentale, entrepôt des poissons salés, du sel, des vins importés de l'étranger, ses échanges dépassent 90 millions, et le mouvement de sa navigation 1,700 navires, dont 400 sous pavillon anglais.

Revel (29,000 h.), sur le golfe de Finlande; **Port-Baltique**, à 47 kil. de Revel, station de printemps et d'automne pour les bâtiments qui attendent la débâcle ou qui sont surpris par la gelée; *Pernau*, sur le golfe de Riga; *Libau* (12,000 h.), en Courlande, où les glaces n'interrompent que rarement la navigation, partagent avec Riga le commerce des lins, des bois et des céréales.

3° Les côtes de la **mer Noire**, basses et ensablées, n'offrent de falaises et de rochers qu'en Crimée. Quant à la **mer d'Azof**, réunie à la mer Noire par le détroit de Kertch, c'est un lac aux eaux dormantes et marécageuses, à demi comblé par les alluvions du Don et du Kouban.

Le principal port de la Russie, sur la mer Noire, est **Odessa** (80,000 h.), fondée à la fin du siècle dernier sur une vaste baie où les glaces interrompent rarement la navigation, entre les bouches du Danube et du Dniester et celles du Dniéper, et rapidement accrue par les nombreux priviléges que lui accorda le gouvernement russe, par la franchise de son port et l'habile administration d'un émigré français, le duc de Richelieu. Odessa communique, par les steamers de la Compagnie russe de Navigation à vapeur, et des lignes anglaises et autrichiennes,

avec tous les ports de la mer Noire; de la Turquie d'Europe et d'Asie, de la Grèce, de l'Autriche, de l'Italie; avec *Marseille* et *Bordeaux*, en France; Londres et Liverpool, en Angleterre. La suppression du port franc, la guerre d'Orient et les embarras financiers de la Russie ont fait tomber le mouvement du port, depuis 1855, de 4,000 vapeurs ou navires au long cours, à moins de 2,800. Les céréales, les graines de lin, les suifs, les bois, les peaux, la laine sont les principaux objets de son commerce, qui dépasse 160 millions.

La Crimée n'a que trois ports ouverts au commerce étranger : *Eupatoria* (15,000 h.), *Kaffa* ou Théodosia, l'antique ville génoise, la seule dont le port ne gèle jamais, et *Kertch*, à l'entrée du détroit qui unit la mer d'Azof à la mer Noire. *Sébastopol*, *Balaklava* et *Yalta*, ruinés depuis 1855, n'ont jamais été que des ports de cabotage.

La mer d'Azof, ensablée par le Don et le Kouban, n'a que trois ports importants : *Berdiansk* (12,000 h.), *Marioupol*, ouverts depuis 1836, et *Taganrog*, sur le Don (20,000 h.), visité annuellement par 4,000 navires, et qui sert d'entrepôt aux laines, aux bois, aux suifs, aux blés que lui apporte le fleuve.

4° La mer **Caspienne**, grand lac intérieur, aux eaux mêlées de naphte et de pétrole, aux côtes basses et marécageuses, sauf dans sa partie méridionale, baigne la Russie d'Europe sur une étendue de 800 kil., depuis le promontoire Apchéron jusqu'aux bouches de l'Oural.

Le centre de son commerce est **Astrakhan** (50,000 h.), dans une île à l'embouchure du Volga, entrepôt des marchandises de la Perse et de l'Asie centrale, rattaché par un service de vapeurs à tous les ports russes et persans de la Caspienne, enrichi par ses admirables pêcheries, et plus encore par l'activité de ses immenses bazars, qui le feraient prendre pour une ville asiatique.

Derbent (13,000 h.), sur une baie ouverte et dangereuse; *Petrowsk* et *Bakou*, sur les limites de la Russie européenne et de la Russie asiatique, sont les principales étapes de la navigation de la Caspienne.

Mouvement de la navigation maritime. — Le mouvement total de la navigation en Russie s'élevait, de 1860 à 1864, à une moyenne annuelle de 19,000 bâtiments, dont 10,000 pour la Baltique et 7,000 pour la mer Noire.

La flotte marchande de la Russie comptait 1,400 bâtiments, jaugeant 83,000 tonneaux.

VOIES DE COMMUNICATION. — MARCHÉS INTÉRIEURS.

Navigation intérieure. — La navigation fluviale, en Russie, favorisée par la nature du sol, par l'étendue et la direction des cours d'eau, a d'autant plus d'importance que les routes de terre sont plus rares, et les transports par cette voie plus difficiles et plus coûteux. L'hiver même, en suspendant la navigation, transforme les fleuves en grands chemins, où de rapides traîneaux remplacent les bateaux à vapeur.

Les cours d'eau les plus fréquentés sont :

Dans le *versant de la mer Blanche*, la **Dwina** qui a pour débouché le port d'Arkhangel, et que le *canal du Nord* et le canal du *Grand-Duc Alexandre de Wurtemberg* réunissent au système du Volga.

La Baltique reçoit :

1° La **Neva**, le fleuve de Saint-Pétersbourg, déversoir des lacs Ladoga et Onéga, que les trois canaux de *Tikwine*, de *Vichneï-Volotchok* et de *Marie* rattachent au système du Volga.

2° La **Duna** ou Dwina du Sud, parcourue annuellement par 10,000 bateaux et 3,500 radeaux, qui apportent à Riga les lins de la Courlande, les bois de la Lithuanie, les céréales de la Russie occidentale.

3° Le **Niémen**, dont les bouches n'appartiennent pas à la Russie, et dont *Kowno* et *Grodno* sont les deux ports les plus actifs.

4° La **Vistule**, dont les bouches appartiennent à la Prusse et les sources à l'Autriche, la grande artère commerciale du royaume de Pologne, rattachée au Dnieper

par le canal de *Pinsk*, et au Niémen par celui d'*Augustowo*.

Le principal port de la Vistule, sur le territoire russe, est *Varsovie*, le centre de l'activité industrielle de la Pologne (160,000 h.), et le marché des céréales, des bois et des laines polonaises.

La *mer Noire* reçoit 1° le **Dniester,** qui apporte à *Ackerman*, et de là à *Odessa*, par le cabotage, les blés et les laines de la Bessarabie ; 2° le **Boug,** dont le débouché est *Nikolaieff* ; 3° le **Dniéper,** long de 360 lieues, recevant de nombreux affluents, à droite la Bérézina, la Pripetz ; à gauche la Desna, l'Orel, traversant toute la Russie centrale et méridionale, et sillonné par plus de 2,300 embarcations et de 4,600 radeaux. Les principaux ports du Dniéper sont *Kherson* et **Kiew,** grande ville de 58,000 h., entrepôt des froments, des laines, des sucres de betterave de la Podolie, de la Volhynie et de l'Ukraine, des articles manufacturés et des produits étrangers qu'elle tire d'Odessa.

Deux foires, l'une au mois de janvier, l'autre au mois de juin, y attirent un grand nombre de négociants de Moscou et d'Odessa.

Le **Don**, tributaire de la mer d'Azof, a 320 lieues de cours. Ses eaux, troubles et malsaines, sont tellement basses en été, qu'elles ne peuvent recevoir que des barques à fonds plats : c'est cependant la grande route des blés, des suifs, et des fers venant de l'intérieur et se dirigeant vers *Rostow* et *Taganrog*, les deux entrepôts situés à son embouchure. On évalue à 3,000 barques ou radeaux le mouvement de sa navigation, et à 44,000,000 fr. la valeur des chargements.

La *mer Caspienne* ne reçoit qu'un fleuve important pour la navigation, le **Volga**, long de 800 lieues, une des voies commerciales les plus actives de l'Europe. Si le Volga débouchait dans une mer ouverte, au lieu d'aboutir à un lac, le Danube même ne pourrait le disputer à ce fleuve majestueux, aux eaux tranquilles et profondes dont les sources touchent à la Finlande et les bouches à la Perse. C'est le tronc sur lequel s'embranche tout le sys-

tème de la canalisation russe; c'est un des liens qui rattachent l'Asie à l'Europe, c'est la voie la plus fréquentée du commerce intérieur de la Russie, et les 36,000 bateaux, radeaux ou trains de bois qui le sillonnent annuellement portent une valeur de près de 700 millions de francs.

Les principaux ports du Volga sont *Tver* et *Rybinsk* au débouché des canaux qui unissent le grand fleuve à la Baltique, par Saint-Pétersbourg, à la mer Blanche, par Arkhangel.

Nijni-Novogorod, au confluent du Volga et de l'Oka, ville de 36,000 h., centre de la navigation à vapeur du Volga, et tête de ligne du chemin de fer de Moscou, doit surtout son importance à la foire annuelle qui s'y tient, du 15 juillet au 15 août, depuis 1817, et qui n'a pas de rivale en Europe. Le thé, les cotons de Boukhara et de la Perse, les fourrures, les laines, les produits des mines de l'Oural, s'étalent à côté des productions de l'industrie européenne, des bois de teinture de l'Amérique, des denrées coloniales venues de Londres et de Hambourg : toutes les langues, toutes les races, tous les costumes y sont représentés. En 1864, les commissionnaires anglais évaluaient à 300,000 personnes le nombre des étrangers, et à 350,000,000 la valeur des marchandises.

Kazan (58,000 h.) est le point où vient aboutir la route de la Sibérie par la *Kama*, affluent du Volga, qui arrose *Perm* (12,000 h.), entrepôt des fers de la Sibérie, des cuirs, des suifs, des céréales de la Russie orientale, et des marchandises chinoises qui arrivent par voie de terre. Perm est desservie par une ligne de bateaux à vapeur (Compagnie du Volga et de la Caspienne).

Routes de terre. — L'importance des chemins de fer russes n'est pas assez grande pour avoir effacé celle des routes de terre : le roulage, en été, le traînage, en hiver, sont encore, avec la navigation, les moyens de transports les plus actifs en Russie.

I.

La frontière orientale de l'empire est traversée par deux grandes routes qui établissent la communication par terre avec l'Asie ; la plus septentrionale franchit les monts Ourals à *Ekatherinbourg* : c'est le chemin du commerce avec la Sibérie et avec la Chine, le prolongement de la fameuse route de *Kiachta : Irbitt* et *Perm* sont les entrepôts des marchandises qui sont destinées à franchir l'Oural, ou à pénétrer en Europe par cette voie.

La plus méridionale traverse l'Oural à *Orenbourg*, ville de 14,000 habitants, centre du commerce de la Russie avec les Kirghiz et les Boukhariens, dont les caravanes s'y donnent rendez-vous au printemps, et y apportent le coton, les soieries, les cachemires, les fourrures, qu'elles échangent contre les céréales, les cuirs, le sucre et les métaux travaillés.

II.

Au midi, le *Caucase* est franchi par une route à la fois stratégique et commerciale, ouverte à travers le défilé de Dariel, et qui vient aboutir en Asie à Tiflis, en Europe à Mozdok sur le Terek ; mais la Russie a fait jusqu'ici de vains efforts pour détourner vers cette route le transit entre l'Europe et la Perse, qui préfère celle de Trébizonde, plus directe et moins coûteuse.

III.

Sur la frontière autrichienne et sur celle des principautés du Danube, l'absence des lignes ferrées a laissé aux transports par terre toute leur activité. Les routes les plus fréquentées sont celles de Kiew à Brody, sur la frontière autrichienne, et d'Odessa à Yassi, sur la frontière de Moldavie.

Quant à l'intérieur de l'empire, il est sillonné par des voies larges et assez bien entretenues, qui mettent en

communication les points les plus importants. Le centre des routes de terre qui se dirigent vers tous les ports et toutes les frontières est **Moscou,** située au cœur de l'empire, l'ancienne capitale, la ville sainte de la Russie, et le plus grand marché de son commerce intérieur (360,000 h.)

Chemins de fer. — L'étendue des chemins de fer exploités en Russie et en Pologne est de 3,600 kil.; celle des lignes concédées, d'environ 8,000 kil.

Saint-Pétersbourg est le centre des chemins de fer russes; Varsovie, celui des chemins de fer polonais. De Saint-Pétersbourg partent deux lignes principales :

1° *Celle de Saint-Pétersbourg à la frontière prussienne,* la grande voie de communication entre l'Europe occidentale et centrale, et la Russie. Cette ligne traverse :

Dunabourg, d'où se détache un embranchement sur Riga; *Vilna,* sur la Vilia, affluent du Niémen, ville de 50,000 h., le principal marché des grains et des bois de la Lithuanie; *Kowno,* sur le Niémen, et s'arrête à Eydtkouhn, sur la frontière de Prusse.

2° *Celle de Saint-Pétersbourg à Moscou,* par Tver, prolongée aujourd'hui de Moscou jusqu'à Nijni-Novogorod, par *Vladimir.*

De *Varsovie* se détachent trois lignes principales :

1° *La ligne de Varsovie à Vilna et à Saint-Pétersbourg.*

2° *La ligne de Varsovie à Thorn et à Dantzig* (frontière prussienne).

3° *La ligne de Varsovie à Breslau et à Cracovie* (frontière autrichienne), par Kattovice.

Les lignes projetées les plus considérables sont :

1° *Celle de Moscou à Odessa,* à Théodosie et à Taganrog, par *Orel*, sur l'Oka, *Koursk*, etc.

2° *Celle de Libau à Orel* ou à Koursk, par *Smolensk* ou Mohilew, qui doit rattacher la mer Baltique au bassin du Dniéper.

Lignes télégraphiques. — Tout l'intérieur de l'Empire est déjà sillonné par un vaste réseau télégraphique qui se rattache à l'Asie par les lignes du Caucase et par celles de Sibérie, prolongées aujourd'hui jusqu'à Kiachta,

et destinées à former le premier tronçon du télégraphe transcontinental entre l'Europe et l'Amérique.

POSSESSIONS ASIATIQUES DE LA RUSSIE.

La Russie n'a pas de colonies proprement dites; toutes les parties de ce gigantesque Empire se touchent et couvrent 22 millions 1/2 de kil. carrés, peuplés de 77 millions d'habitants.

Par le *Caucase*, elle surveille la Turquie d'Asie et la Perse, et cherche à attirer à elle le trafic de Trébizonde; par le *Turkestan*, elle s'avance lentement vers la frontière de l'Inde; par la *Sibérie*, elle domine le nord de la Chine et s'ouvre la route de l'Océan Pacifique; enfin, par l'*Amérique russe*, elle a le pied sur le continent américain. Quelles que soient en Europe les destinées politiques de la Russie, l'avenir de son commerce est en Asie : les routes de terre lui appartiennent comme les routes maritimes appartiennent à l'Angleterre; elle enveloppe l'Asie par le Nord comme l'Angleterre l'enveloppe par le Sud. Peut-être les deux puissances se rencontreront-elles un jour au centre du continent, et s'en disputeront-elles la domination; mais la lutte, en ouvrant l'Asie aux idées et à l'influence de l'Europe, ne peut que servir les intérêts du commerce et de la civilisation.

Routes de l'Asie centrale par la mer Noire et par le Caucase. Russie Caucasienne ou Transcaucasie.

(Compagnie de navigation russe. — Compagnie marseillaise de navigation à vapeur.)

Bornes, Situation, etc. — La **Transcaucasie**, située entre 39° et 45° latit. N., 35° et 48° longit. E., est bornée au nord par le Caucase, qui la sépare de la Russie d'Europe, à l'est par la Caspienne, au sud par la Turquie d'Asie et la Perse, à l'ouest par la mer Noire.

C'est une région accidentée, couverte par les nombreuses ramifications du Caucase, âpre et stérile dans les

parties hautes, fertile et tempérée dans les vallées, arrosée par deux fleuves navigables, le Rion, tributaire de la mer Noire, et le Kour, tributaire de la Caspienne. La population, que l'on évalue à 2 millions d'habitants, se compose de *Persans* et de *Géorgiens*, cultivateurs et de mœurs paisibles; d'*Arméniens*, qui ont presque le monopole des opérations de banque et de négoce; de *Tcherkesses*, race belliqueuse et indomptable dont la Russie ne triomphe qu'en l'exilant; enfin, de *Russes*, presque tous fonctionnaires et soldats.

La situation de la Transcaucasie, qui assure à la Russie la possession des routes du Caucase, qui domine la Turquie d'Asie et la Perse, qui touche à la mer Noire et à la Caspienne, sa fertilité, la richesse de ses mines à peine exploitées, lui donnent une haute importance commerciale et stratégique.

Principaux marchés. Routes commerciales. — **Tiflis**, la capitale, sur le Kour (50,000 h.), est en même temps le centre commercial de la Transcaucasie, l'entrepôt du transit entre l'Europe et l'Asie, et des échanges avec la Turquie et la Perse. Des routes praticables aux charriots du pays la rattachent, au nord, à la Russie par le défilé de *Dariel*, au sud, à la Turquie par *Kars* et *Erzeroum*, à la Perse par *Erivan* et *Tauris*, à la mer Noire par la route de *Koutaïs*, qui vient aboutir à *Soukhoum-Kalé* et *Redout-Kalé;* et par celle de *Marani*, que doit bientôt remplacer un chemin de fer, et qui a pour débouché le port de *Poti*, sur le Rion. La Compagnie russe d'Odessa, et la Compagnie de Navigation marseillaise desservent ces ports et les mettent en relations avec toutes les échelles de la mer Noire et du Levant.

Enfin, sur la Caspienne, *Bakou*, rattaché par une ligne de vapeurs à Astrabad et à Astrakhan, est devenu depuis quelques années l'un des entrepôts du commerce avec la Perse. Des lignes télégraphiques qui se relient à celles de la Perse et de la Turquie complètent cet ensemble de communications.

Mouvement et Nature des Échanges. — Les échanges de

la Transcaucasie s'élèvent en moyenne à 26 millions, dont 18 à l'*importation*, qui consiste en cotonnades de Perse, soie grége, tabac, maïs, peaux préparées de la même provenance, sucres raffinés et lainages d'Europe; safran, pelleteries et fruits de Turquie; et 7 1/2 à l'*exportation*, qui consiste en produits du pays, tels que soie grége (15,000 kilog.), cotons, lins et chanvres, safran, garance, graines oléagineuses, tabacs, vins, bestiaux; cire, sangsues, produits des pêcheries de la Caspienne, plomb, cuivre, fer, soufre, huile de naphte, etc.

Le transit des marchandises européennes pour la Perse, malgré la suppression des droits, ne dépasse pas 360,000 francs, et la rareté des capitaux, l'insuffisance des routes maintiennent le commerce dans un état d'immobilité d'où il ne sortira que par le développement du crédit et des voies de communication.

Routes de terre entre l'Europe et l'Asie. — Route de l'Océan Pacifique à la frontière russe par la Sibérie. — Sibérie.

Bornes. Superficie. Situation. — La Sibérie, située entre 44° et 76° de lat. nord, 57° de longit. orientale, et 173° de longit. occidentale, est bornée au nord par l'Océan Glacial, à l'est par le détroit de Behring et la mer d'Okhotsk, au sud par l'empire chinois et le Turkestan, à l'ouest par la Caspienne et la Russie d'Europe.

L'île Sakhalien, habitée par les Aïnos, et les îles Kouriles dépendent de la Sibérie. La superficie totale est de 13 millions de kil. car.; la population de 4 millions d'habitants.

Situation commerciale. — La Sibérie a une double importance commerciale et politique. Occupant tout le nord du continent asiatique, dominant la Chine et l'Asie centrale, où la Russie s'avance pas à pas, touchant à l'Europe par l'Oural, à l'Amérique par le détroit de Behring et l'Océan Pacifique, c'est la grande route de terre entre l'Ancien et le Nouveau Monde, entre l'Europe et l'extrême Orient.

Communications maritimes. Ports. — Malgré le vaste développement de ses côtes, la Sibérie n'offre que peu de ressources à la navigation. L'Océan boréal est fermé par les glaces, et les mers de Behring et d'Okhotsk qui baignent la presqu'île volcanique et sauvage du Kamtchatka et les côtes basses et marécageuses de la Sibérie orientale, gèlent pendant cinq mois de l'année. Cependant, si les transports par terre étaient moins longs et moins coûteux, les ports de Sibérie trouveraient des débouchés assurés, grâce à leur voisinage de la Chine, du Japon et de l'Amérique, et attireraient à eux un immense commerce de transit.

Les trois principaux sont *Petropaulowsk,* à l'extrémité de la presqu'île du Kamtchatka, fréquenté par les navires de la Compagnie russe-américaine, *Okhotsk,* sur la mer du même nom, et surtout *Nikolaïewsk,* siége de la Compagnie des bateaux à vapeur de l'Amour, et que sa situation près de l'embouchure du fleuve, sa proximité de la frontière chinoise, ses relations toujours croissantes avec le Japon et la Californie semblent appeler au plus brillant avenir.

Navigation intérieure. — Toutefois, c'est surtout aux progrès de la navigation intérieure que la navigation maritime devra ses développements. La Sibérie est arrosée par quatre grands fleuves, dont trois, l'*Obi*, l'*Iénisseï* et la *Léna*, coulent du sud-est au nord-ouest vers l'Océan Glacial; le quatrième, l'*Amour* (2,940 kil.), se dirige de l'ouest à l'est vers l'Océan Pacifique, en longeant, sur une partie de son cours, la frontière chinoise.

L'Amour, qui a pour débouché Nikolaïewsk, est déjà sillonné par les vingt-cinq vapeurs de la Compagnie russe, dont quelques-uns ont pénétré par un de ses affluents jusqu'au cœur de la Mandchourie, et qui remontent par la *Chilka,* autre affluent de l'Amour, jusqu'au delà de *Nertchinsk,* à peu de distance du lac Baïkhal.

On est occupé à creuser un canal entre la Chilka et la *Selengha*, qui arrose *Kiachta*, et qui débouche dans le lac

Baïkhal, d'où sort l'*Angara*, le plus grand affluent de l'*Iénisseï*. On aurait ainsi une ligne de navigation non interrompue de plus de 4,500 kil., qui se prolongerait jusqu'aux frontières de la Russie d'Europe par l'Obi et l'Irtych, où circulent déjà des bateaux à vapeur, et jusqu'à *Jakhoutsk* (3,000 h.), entrepôt du commerce de l'ivoire fossile et des fourrures, dans la Sibérie orientale, par le cours de la Léna, dont la source touche au lac Baïkhal.

Routes de terre. Caravanes. — En attendant l'ouverture de cette ligne immense, qui produirait une révolution dans le commerce de la Sibérie, des routes de traîneaux et de caravanes, où s'échelonnent de nombreux relais, protégés par des postes de cosaques, rattachent déjà la frontière européenne à la Chine et à l'Océan Pacifique.

1° La plus méridionale part d'*Orenbourg*, détache au sud un embranchement vers le Turkestan, et se prolonge jusqu'à *Khouldja* sur la frontière chinoise de Dzoungarie par la steppe des Khirghiz et *Semipalatinsk,* entrepôt du commerce russe avec la Chine occidentale, et principal marché des peaux et des laines qu'exportent les nomades Khirghiz.

2° La grande route de la Chine et du Pacifique part d'*Ekatherinbourg*, traverse *Kourgan*, *Omsk* (8,000 h.) sur l'Irtych, les steppes marécageuses de la Baraba, *Tomsk* (22,000 h.) le centre du commerce des métaux, *Krasnoiarsk* sur l'Iénisseï, et aboutit à **Irkhoutsk** (26,000 h.) sur l'Angara, où viennent converger la route de Pékin par Kiachta, celle du Pacifique par la vallée de l'Amour, et de la Sibérie septentrionale par Iakhoutsk et la vallée de la Léna.

3° Une troisième route plus septentrionale part d'*Irbitt*, ville située au delà de l'Oural, mais qui appartient administrativement à la Russie d'Europe et dont les foires occupent le premier rang après celles de Nijni-Novogorod. Cette route rejoint la précédente par *Tobolsk* (20,000 h.), ville aujourd'hui déchue, ancienne capitale de la Sibérie.

Télégraphes. — La Sibérie est rattachée à l'Europe par une ligne télégraphique de 5.964 kil. qui aboutit à Kiachta par *Tiumen*, *Omsk* et *Irkhoutsk*, et qui doit se prolonger jusqu'en Amérique par le détroit de Behring, et jusqu'en Chine et au Japon par la vallée de l'Amour.

Climat. Productions. — On aurait tort de se représenter la Sibérie comme un pays stérile et glacé. Si les hivers sont partout longs et rigoureux, si le nord est couvert de tourbières, de forêts, et de fondrières impraticables; si, au sud, les terrains fertiles sont coupés de steppes et de marécages, la région supérieure des bassins de l'Obi et de l'Iénisseï, et toute la vallée de l'Amour, au pied des plateaux tourmentés de l'Altaï et des monts Sayansk, offrent une végétation d'une richesse incomparable, malgré les neiges d'un hiver de 6 mois. Les céréales réussissent jusqu'au 60me parallèle; le chanvre et le lin au-dessous du 56me, la pomme de terre jusqu'au 63me; les plantes médicinales croissent en foule sur les pentes de l'Altaï et des monts de Daourie; enfin, d'immenses forêts de chênes, de peupliers, de sapins s'étendent jusque dans les régions polaires.

Les nomades élèvent un grand nombre d'animaux domestiques, des rennes dans le nord, des chevaux, des bœufs et des moutons dans le sud, et les animaux sauvages, les ours, les renards, les zibelines fournissent d'admirables fourrures qui sont une des richesses de la Sibérie. On a dit que la Sibérie était le Pérou des Russes, et ses mines, dont une partie est encore inconnue, sont en effet les plus riches de l'Asie. Les lavages et *les mines d'or de l'Oural* et de l'Altaï donnent en moyenne 23,000 kilogrammes par an, les *mines d'argent* de l'Altaï, celles de Nertchinsk, et de l'Oural, 17,000 à 18,000 kilog. La production du cuivre dépasse 3 millions de kilogrammes: le fer, le plomb, le platine, le graphite, les pierres précieuses, les cristaux, l'alun se rencontrent en abondance, et la houille, que l'on exploite à peine, couvre un vaste bassin qui s'étend depuis les monts Altaï et la vallée du lac Baïkhal jusqu'au centre de la Sibérie.

Quant à l'industrie, elle se borne aux objets de première nécessité, et ne mérite même pas une mention.

Commerce. — La Sibérie entretient des relations directes avec l'*Amérique russe*, la *Californie* et le *Japon*, par la compagnie russe-américaine et celle du fleuve Amour, dont le principal commerce est celui des pelleteries;

Avec la *Chine* par Kiachta, Semipalatinsk et Ili où elle échange les draps, les fourrures, les cotonnades, les cuirs et les métaux précieux contre les thés et les soieries (mouvement de 80 à 90 millions);

Avec le *Turkestan* par la steppe des Khirghiz; et avec *la Russie*, par Irbitt, Ekatherinbourg et Orenbourg, entrepôts des métaux précieux, des fourrures, des fers, du platine, du cuivre, du graphite et des marchandises chinoises, que la Sibérie expédie à la Russie européenne en retour des tissus, des métaux travaillés, des vins, des articles de luxe qu'elle lui demande.

Ce commerce se confond avec celui de la Russie d'Europe depuis la suppression des douanes de l'Oural.

Les races indigènes, nomades Khirghiz et Mongols, Bouriates, Ostiaks, Tongouses, peu nombreuses et à demi sauvages, ne jouent qu'un rôle secondaire en Sibérie : tout le commerce, toute la richesse est concentrée entre les mains des marchands russes; et tout l'avenir de la Sibérie appartient à cette population de mineurs, de négociants, d'exilés, qui de gré ou de force ont fixé leur séjour dans ces régions désertes, et y apportent avec eux la civilisation européenne.

La compagnie russe-américaine, et la compagnie de colonisation, de navigation, de pêche et de commerce du fleuve Amour, fondée en 1856, centralisent presque tout le commerce sibérien, sauf le trafic avec la Chine qui est réglé par des conventions particulières, et que se disputent les grandes maisons de Moscou et d'Irkhoutsk.

AMÉRIQUE RUSSE.

L'Amérique Russe, située à la pointe nord-ouest de l'Amérique du Nord et séparée de la Sibérie par le détroit de Behring, est un vaste territoire, d'un million de kil. car., couvert de neiges et de forêts, bordé d'îles volcaniques, et dont toute l'importance consiste dans les abondantes pêcheries de ses côtes, et le commerce des fourrures, exploité par la *Compagnie russe-américaine.* La principale station russe est la *Nouvelle Arkhangel* dans l'île de Sitka, une des relâches des baleiniers de la mer de Behring.

Le télégraphe qui doit relier l'Amérique à l'Asie, sera prochainement établi sur le territoire russe, et ira rejoindre à travers le détroit de Behring la ligne de Kiachta au fleuve Amour.

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA RUSSIE.

La moyenne officielle du commerce extérieur de la Russie, de 1858 à 1864, est d'environ, 1,450 millions.

Le commerce par mer, *avec l'Europe*, entre dans le chiffre total pour environ 1 milliard, et le commerce par terre pour 300 millions.

Avec l'Asie, le commerce par mer varie entre 15 et 16 millions, et le commerce par terre entre 130 et 140.

Importation. — La valeur totale de l'importation monte à environ 680 millions. Sauf les *pelleteries*, les *soies*, et les *thés*, dits de caravane, qui proviennent directement d'Asie par Irbitt et la Sibérie, ou par Astrakhan et la Caspienne, la Russie tire les matières premières et les denrées alimentaires que la nature lui a refusées des entrepôts européens, au lieu de les aller chercher dans les pays producteurs.

Saint-Pétersbourg, Riga, Odessa demandent à l'Angleterre, aux villes hanséatiques et à Trieste, les *cotons* (60 millions de kilog.), les *matières tinctoriales*, les *cafés*, les *sucres* bruts, les *tabacs* d'Amérique.

La houille, dont l'importation s'élève à 40 millions de kilogrammes, provient d'Angleterre par mer ou de Prusse par les chemins de fer : l'*étain* de Hollande, les *plombs* anglais, le *zinc* de Prusse, arrivent surtout par mer.

Parmi les *denrées alimentaires*, les vins de France et d'Italie, les sels de France, de Prusse et d'Angleterre, le poisson salé de Hollande et des États scandinaves, les sucres raffinés allemands, belges et français, les fruits du Levant et de l'Europe méridionale tiennent le premier rang dans l'importation et la consommation russe. Quant aux *produits manufacturés*, soieries prussiennes et françaises, cotonnades, lainages et toiles fines d'Angleterre, de France, du Zollverein, de Belgique, horlogerie de Suisse et d'Allemagne, machines, bronzes, armes et porcelaines de France, d'Angleterre et de Prusse, leur valeur s'élève à plus de 250 millions.

Exportation. — Le commerce d'exportation varie entre 760 et 780 millions, dont environ 180 par voie de terre et 50 à 60 millions pour l'Asie.

Les principaux objets exportés sont; **parmi les matières premières**, les lins et les chanvres, les graines et les huiles, les potasses, les résines, les goudrons de Saint-Pétersbourg, de Riga, de Libau et de Pernau;

Les crins, soies, plumes et duvets de Saint-Pétersbourg, les bois de construction de Riga, d'Odessa, et d'Arkhangel (25 à 30 millions);

Les laines fines, les peaux brutes, les suifs et les graisses d'Odessa, Taganrog et Rostow;

Les pelleteries des foires d'Irbitt et de Nijni-Novogorod, le fer et le cuivre de l'Oural expédiés par Saint-Pétersbourg et Arkhangel, l'or et l'argent dont la valeur dépasse 60 millions;

Parmi les denrées alimentaires, les céréales exportées par Odessa, Taganrog, Saint-Pétersbourg et dont la valeur s'élève à 200 millions;

Enfin parmi les *objets manufacturés*, les armes, les cotonnades, les draps, la quincaillerie qui s'écoulent en Perse,

en Boukharie et en Chine, les cordages et les toiles à voiles qui s'expédient en Europe et en Amérique.

Transit et réexportation. — Le transit est considérable en Russie : c'est par son territoire que les métaux de la Sibérie, les pelleteries asiatiques et américaines, et les thés de caravane parviennent en Europe; et ce sont les négociants russes qui répandent en Asie, un grand nombre de produits de l'industrie européenne que les voyageurs retrouvent avec étonnement jusque dans les steppes de la Mongolie et sous la tente du Khirghiz.

Relations avec la France. — Le mouvement des échanges avec la France varie entre 130 et 200 millions, au moins pour le commerce apparent, car une partie des marchandises françaises exportées pour les villes hanséatiques et la Prusse sont destinées à la Russie, et nous recevons nous-mêmes de Hambourg, de l'Angleterre et du transit continental un certain nombre de produits d'origine russe.

Les marchandises que nous demandons à la Russie sont exclusivement des matières premières, à l'exception des céréales que Marseille tire d'Odessa. Les principales sont les bois communs, les laines en masse, les lins et les chanvres, les graines oléagineuses, les graisses de toute sorte, les peaux brutes pour une valeur totale de 60 à 130 millions.

Les produits français exportés en Russie sont les vins, les sucres, les fruits de table, les huiles, les sels, et surtout les objets manufacturés, tissus de soie, lainages, cotonnades, mercerie, papier, ouvrages en métaux, produits chimiques, etc... pour une valeur totale de 30 à 80 millions.

Relations avec les autres pays. — Les autres nations qui entretiennent avec la Russie les relations les plus étendues sont la Grande-Bretagne (500 millions), la Prusse, les Pays-Bas, la Turquie, l'Autriche, les villes hanséatiques, la Chine et les États-Unis d'Amérique.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Caractère national. Etat social. Réformes économiques. — Par sa population, par ses mœurs, par ses institutions, comme par sa structure géologique, la Russie n'est qu'à demi européenne : c'est là que commence avec les vagues horizons et les steppes monotones de l'Asie ce pêle-mêle de peuples qui se superposent sans se fondre et qui rappellent l'étrange confusion des hordes asiatiques : *au Nord*, des Finnois à demi sauvages comme les Permiens, ou entreprenants et industrieux comme les Finlandais :

A l'*Ouest*, des Allemands avec la ténacité laborieuse de leur race : des Slaves Polonais, soldats brillants et intrépides, poëtes enthousiastes, mais dénués des qualités solides qui font vivre les peuples, et qu'ils n'ont commencé à acquérir qu'à l'école du malheur ;

Au *Centre* des Slaves Russes, doux, patients, laborieux même, mais apathiques comme les Orientaux et résignés comme eux à souffrir plutôt que d'agir :

Au *Sud* enfin, un mélange de Cosaques, de Tartares, et de Kalmouks, qui ne se décident que lentement à désapprendre la vie à cheval et les habitudes du nomade.

A cela, si l'on ajoute une organisation sociale imparfaite, une monarchie despotique, souvent intelligente, mais sourdement combattue par une aristocratie de propriétaires et de fonctionnaires jalouse, civilisée violemment par Pierre le Grand, et qui se fait libérale contre le czar, pour rester tyrannique envers le reste de la nation ; une bourgeoisie presque entièrement composée de marchands sur qui pèsent encore les chaînes des *guildes* ou corporations; un peuple de paysans, serfs d'hier, embarrassés de leur émancipation récente, et ne comprenant pas les avantages d'une liberté restreinte, et d'une propriété mesquine qu'ils payent trop cher ; le manque d'institutions et de garanties, enfin cette plaie de la Pologne attachée aux flancs de la Russie; si l'on songe de plus à l'absence de la petite propriété, à

la rareté de la population par rapport à l'étendue de l'Empire, on comprendra l'infériorité de la Russie, malgré ses immenses ressources.

Compagnies de commerce. — Le commerce presque tout entier est entre les mains des étrangers : Anglais, Français et Allemands sur les côtes de la Baltique, Italiens, Grecs et Arméniens, sur celles de la mer Noire, Persans et Boukhariotes à Astrakhan, sans compter près de deux millions de juifs répandus dans tout l'empire, où ils possèdent la moitié des capitaux, population persécutée et que les mesures libérales prises récemment par le gouvernement russe n'ont émancipée qu'à demi.

L'esprit d'association ne se développe que lentement sous l'initiative et le patronage du gouvernement qui a fondé cinq grandes Compagnies privilégiées : la *Compagnie Russe-Américaine* (1799), la *Société de commerce et de navigation d'Odessa*, espèce de Lloyd russe organisé en 1856 : la *Compagnie de la mer Blanche*, créée à Arkhangel en 1858, la *Compagnie du fleuve Amour*, qui date de 1856, et celle des *Paquebots du Havre*, dont le siége est à Saint-Pétersbourg.

Presque toutes les autres Compagnies, les sociétés de chemins de fer, celle de la navigation du Volga et de la Caspienne, celle du télégraphe transcontinental sont étrangères.

Institutions de Crédit. — Les établissements de Crédit les plus importants sont la *Banque d'État*, fondée en 1860, banque de dépôt, de prêt et d'escompte mais non d'émission, qui entretient des comptoirs dans les principales places de commerce : la *Banque de Varsovie*, les Caisses d'épargne de Moscou et de Saint-Pétersbourg. Il est question d'organiser dans les provinces des banques de prêt hypothécaire et des Sociétés de Crédit foncier.

Régime douanier. Traités de commerce. — Les tarifs douaniers de la Russie sont presque les seuls en Europe qui aient laissé subsister les prohibitions sur un petit nombre d'articles : la Finlande est en dehors du système des douanes de l'Empire et jouit de tarifs privilégiés.

Le revenu douanier est évalué à plus de 150 millions de francs qui représentent un dixième du revenu de l'État; les droits portent surtout sur les objets de consommation, vins, sucres, cafés, sels, et produits manufacturés. La plupart des matières premières sont exemptes.

Toutes les grandes puissances commerçantes d'Europe, les États-Unis, la Chine, le Japon, la Perse, sont liées à la Russie par des traités de commerce conclus sur les bases de la réciprocité : mais elle repousse encore les principes de la liberté commerciale.

MONNAIES, POIDS ET MESURES.

L'*unité monétaire* est le **rouble** argent = 4 francs, dont le 100ᵉ est le **kopeck** = 4 centimes. Les billets de crédit depuis 1 rouble jusqu'à 100 sont presque la seule monnaie de circulation : ce papier-monnaie est frappé d'un discrédit considérable qui s'explique quand on sait qu'en 1860, il circulait en Russie 679,877,853 roubles papier, garantis seulement par un fonds de 96,241,628 roubles or et argent.

L'*unité de poids* est le **poud** = 16 kil. 380 gr. La tonne française vaut 61 pouds.

La principale *mesure itinéraire* est le **verste** = 1066 mètres.

L'*unité de longueur* est la **sagène** = 2 mètres, 133, divisée en 7 pieds.

Les *mesures de capacité* les plus usitées sont pour les liquides : le **vedro** = 12 1/4 litres, et pour les céréales le **tchetvert** = 210 litres.

CHAPITRE III.

EMPIRE DE TURQUIE.

Bornes. Superficie. Population. — L'empire Ottoman, sans y comprendre la Servie, la petite province de Monténégro, les Principautés-Unies de Moldavie et Valachie, l'Égypte, Tripoli et Tunis rattachées à l'empire Ottoman par les liens d'une vassalité de moins en moins étroite, est situé entre 30° 20', et 45° lat. nord; 13° et 46° long. est.

Il est borné au nord, en Europe, par l'empire d'Autriche, la Servie et le Danube qui le sépare des Principautés-Unies, en Asie par la mer Noire et la Russie du Caucase.

A l'est, par la mer Noire, le Bosphore, la mer de Marmara, les Dardanelles et l'Archipel, en Europe; la Perse en Asie.

Au sud, par la Grèce en Europe, l'Égypte, l'Arabie et le golfe Persique en Asie.

A l'ouest par la mer Ionienne, le canal d'Otrante, la mer Adriatique et l'Autriche (Dalmatie), en Europe, la Méditerranée et l'Archipel en Asie.

Les îles de *Thaso*, *Samothraki*, *Imbro* et *Lemno*, *Metelin*, *Chio*, *Samo*, *Rhodes*, etc., dans l'Archipel : et les grandes îles de *Crète* ou de *Candie* et de *Chypre* dans la Méditerranée dépendent de l'empire Ottoman.

La superficie est de 342,800 kil. c. pour la Turquie d'*Europe*, de 1,230,000 kil. c. pour la Turquie d'Asie, la population de 16 millions d'habitants en Asie, et de 12,200,000 en Europe. Le territoire se divise en 30 eyalets ou gouvernements généraux. La capitale est Constantinople sur le Bosphore (800,000 h.).

Situation commerciale. — Si la Turquie appartenait à l'Europe, par sa civilisation comme par sa position géographique, elle serait la première puissance commerçante et maritime de la Méditerranée. Maîtresse du cours

de la Save et du Danube sur une étendue de plus de 1300 kilomètres, elle tient la clef de la mer Noire, elle domine l'Archipel, elle sert d'intermédiaire naturel entre l'Asie et l'Europe; elle touche à l'Italie par la mer Ionienne et l'Adriatique, à la Perse et presque aux Indes par sa frontière asiatique, tandis que Candie et Chypre comme deux sentinelles avancées observent la route d'Alexandrie et de l'isthme de Suez. « Constantinople, disait Napoléon Ier, en 1807, c'est l'empire du monde! » C'est du moins celui de la mer Noire et de l'Archipel, et il faut que son admirable situation lui ait donné une vie bien puissante et bien énergique pour qu'elle ait résisté à quatre siècles de domination turque et qu'elle soit encore aujourd'hui le premier port de la Méditerranée.

PRODUCTIONS DE LA TURQUIE. — TURQUIE D'EUROPE.

Climat et nature du sol. — Le climat de la Turquie d'Europe, tempéré sur les bords de la mer, dont les brises amortissent l'ardeur du soleil, est rigoureux dans les hautes vallées, et dans tout le bassin du Danube ouvert aux vents du Nord. Le sol granitique et calcaire est un des plus accidentés de l'Europe. La chaîne du Pinde couvre de ses ramifications l'*Albanie* et la *Thessalie,* et se prolonge au nord en *Herzégovine* et en *Bosnie* par les Alpes Dinariques ; à l'est en *Macédoine*, en *Roumilie*, en *Bulgarie*, par les puissants rameaux des Balkans et du Despoto-Dagh, couverts de forêts, et traversés à peine par quelques routes à demi tracées. Cependant la Bosnie et la Bulgarie, dans la vallée du Danube, la Roumilie dans celle de la Maritza, offrent de vastes plaines calcaires dont la fertilité rivaliserait, si elles étaient bien cultivées, avec celle de l'Italie et de l'Espagne méridionale.

Production agricole. — Les *céréales* (blé, seigle et maïs) sont cultivées en Bulgarie, en Thessalie, en Macédoine, et dépassent les besoins de la population. Les *légumes* de toute espèce abondent dans toutes les provinces de l'Empire : le *riz* réussit sur les bords de la Maritza, la

pomme de terre en Bosnie et en Herzégovine; les îles de l'Archipel, Candie, l'Épire produisent des *vins* estimés; les *fruits*, oranges, citrons, figues, et les *fleurs*, surtout les roses, d'où l'Orient tire ses précieuses essences, viennent presque sans culture en Thessalie et sur la côte de Roumilie; la culture du *tabac* est générale, celle de l'*olivier* et du sésame fait la richesse de l'Épire, de la Thessalie et des provinces situées au sud des Balkans.

D'immenses *forêts* d'ormes, de chênes, de platanes et de sycomores couvrent les montagnes de la Bosnie, de l'Albanie et les pentes des Balkans; enfin, la culture du *lin*, celle du *coton*, dans le district de Serès, en Macédoine, celle du *safran* et de la *garance*, etc., se développent de jour en jour.

Le *gros bétail* est peu nombreux en Turquie; on ne l'évalue guère à plus de 3 millions de têtes; mais les *moutons*, recherchés à la fois pour leur chair et pour leurs laines, se comptent par millions dans la Bosnie, la Roumilie et la vallée du Danube. On élève des *chèvres* en Albanie, des *porcs* en Bulgarie, pays slave et chrétien; des *chevaux*, petits, mais robustes et agiles, en Albanie et en Bosnie. La Roumilie, la Macédoine, la Bulgarie, l'Albanie, la Crète produisaient, en 1858, environ 450,000 kilog. de *soie*, récoltée, comme en Lombardie, par les paysans, achetée sur place par les agents des grandes maisons de Constantinople, de Salonique, d'Andrinople, ou même de l'étranger, et transportée dans les entrepôts de ces villes pour se répandre dans toute l'Europe.

Production minérale. — Le sol de la Turquie n'est pas moins riche en productions minérales qu'en produits agricoles, et cependant c'est à peine si ces richesses ont été effleurées. La houille existe en Crète, en Albanie, en Roumilie, mais n'est pas exploitée; le fer et le cuivre se trouvent en abondance dans les Balkans, et malgré l'imperfection des procédés d'exploitation, dépassent les besoins du pays; les marbres le disputent à ceux de la Grèce; la pierre s'exporte jusqu'en Angleterre.

Pêche. — La pêche des éponges dans l'Archipel, celle

des sangsues dans les marais de Bosnie produisent un revenu assez considérable, mais qui tend à diminuer.

Production industrielle. — Avec cette variété et cette richesse de production, qui pourrait être décuplée par une exploitation intelligente, avec cette faculté précieuse de réunir sur son territoire toutes les matières premières, toutes les denrées alimentaires, la Turquie devrait posséder une industrie florissante; mais l'apathie des populations, les caprices et les exactions des fonctionnaires, le manque de routes, le système déplorable des impôts, le peu de protection accordée au commerce intérieur, ont fait descendre si bas l'industrie turque, qu'elle ne saurait être classée parmi les industries européennes. Malgré l'habileté des ouvriers et le bon marché de la main-d'œuvre, les procédés de fabrication sont tellement arriérés que les manufactures indigènes, sauf quelques établissements dirigés par des sujets chrétiens de l'Empire ou des Européens, ne sauraient lutter avec la concurrence étrangère, et disparaissent peu à peu. Les *nattes*, les *tapis de pied*, quelques articles de *tabletterie*, recherchés pour l'originalité et la perfection du travail, des *maroquins*, des *armes* et d'autres objets importés à titre de curiosités, sont les seuls produits de l'industrie turque qui se répandent dans l'Europe occidentale.

Les manufactures de *soieries*, de *draps*, de *cotonnades* de Serès, de Philippopoli, d'Andrinople, de Selimno, de Bosna-Seraï, de Salonique, les *tanneries* d'Andrinople, de Salonique, de Choumla, la *quincaillerie* de Bosna-Seraï, l'*orfèvrerie* de Constantinople n'ont guère de débouchés que dans les limites mêmes de l'Empire ottoman; les *savonneries* de Candie, qui produisent annuellement 12 à 13 millions de kilog. de savon, en exportent 9 à 10 millions.

Du reste, la grande industrie existe à peine, et dans les campagnes, c'est le paysan qui fabrique lui-même ses vêtements et presque tous les objets de première nécessité.

Climat et Productions agricoles (Turquie d'Asie). — La Turquie d'Asie réunit toutes les variétés de sol et

de climat : dans les îles, que rafraîchissent les brises de mer, une température égale et modérée ; sur les côtes de l'Archipel et surtout de la Méditerranée des chaleurs accablantes ; sur les plateaux de l'Anatolie, maigres pâturages ou déserts salés et sablonneux, des étés brûlants et des hivers rigoureux : sur les bords de la mer Noire et sur le plateau arménien dominé par les chaînes puissantes du Taurus et de l'Ararat, les pluies, les neiges et le climat de la Suisse ; dans les fraîches vallées du Liban, le printemps éternel de Cachemire ; dans les plaines basses et inondées qu'arrosent le Tigre et l'Euphrate, le soleil ardent du Bengale ; dans les déserts de Syrie, les feux et les sables du Sahara.

Les huit dixièmes du sol sont incultes, et le reste est mal cultivé ; cependant telle est sa fécondité naturelle que la Turquie d'Asie est encore un des pays agricoles les plus riches de l'Orient.

Les **céréales** et surtout le *millet* et le *maïs* réussissent presque partout : le *riz* abonde dans les plaines où existent des canaux d'irrigation ; la **vigne** produit dans les îles et surtout à Chypre et à Chio des vins renommés ; tous les **arbres fruitiers**, le figuier, l'oranger, le caroubier, sur les côtes de l'Archipel et de la Méditerranée ; l'amandier, le cerisier, le pêcher sur celles de la mer Noire, et dans les vallées du Kurdistan, donnent des produits aussi abondants que variés : les **huiles** de la Syrie, des îles de l'Archipel, de la côte d'Asie Mineure, de la Mésopotamie le disputent à celles de la Grèce : le **tabac** de Syrie, connu sous le nom de *latakié*, n'a de rival en Orient que le *tombéki* d'Ispahan ; le pavot blanc qui produit l'*opium* est cultivé dans toutes les régions chaudes ; la *truffe* abonde sur les marchés de Damas, où elle n'est guère plus estimée que la pomme de terre.

Les **cultures industrielles** ne sont pas moins riches : la production du *coton*, dont les centres sont Aïdin, Magnésie, Adana et Chypre en Asie Mineure, Damas, Alep, Naplouse en Syrie, Mossoul et Bassora dans le bassin oriental, a plus que décuplé en dix ans : Smyrne, qui n'exportait pas

12,000 balles en 1860, en a exporté 180,000 en 1865 : le *lin* et le *chanvre* du Kurdistan, de la Syrie, et de l'Asie Mineure, les *matières tinctoriales*, indigo de Judée, alizaris de Chypre, de Smyrne, de Damas, les *graines oléagineuses* et surtout le sésame de Syrie, les *gommes*, la noix de galle, se récoltent en abondance : d'immenses **forêts** de chênes, de sapins, de cèdres couvrent les pentes du Taurus et du Liban.

Dans les steppes de l'Anatolie, dans les pâturages de la Syrie et du Kurdistan, paissent de nombreux troupeaux de bœufs, de chameaux, de chevaux aussi agiles et aussi infatigables que ceux de l'Arabie : les *laines* de Syrie, d'Arménie, et surtout d'Anatolie, les *poils de chèvre* d'Angora, sont un des principaux objets du commerce du Levant; enfin les paysans de la Syrie et de l'Anatolie, les insulaires de Rhodes et de Chypre, élèvent des abeilles et entretiennent de petites magnaneries dont la récolte, qui s'élève à plus de 800,000 kilog., est achetée sur place par les agents des grandes maisons de Smyrne, de Brousse, d'Alep et de Damas.

Productions minérales. — Si les flots du Pactole et du Méandre ne roulent plus de paillettes d'or, la Turquie d'Asie possède de riches gisements de *houille* à Héraclée et dans le Liban, des mines de *fer* dans le Taurus et les montagnes du Kurdistan, des mines de *cuivre* inépuisables à Tokat, des mines de *plomb* à Chypre et à Sivas, des carrières de *marbres* et de porphyres, des *salines* à Larnaca et à Tarsous.

Pêche. — La pêche des sangsues dans le Kurdistan et en Syrie, et celle des éponges sur les côtes de Syrie et dans les îles de l'Archipel, sont une des richesses du pays.

Industrie. — L'industrie autrefois si florissante est aujourd'hui ruinée : les soieries de *Brousse* et de *Damas*, les cotonnades de *Mossoul* et d'*Alep*, les cuirs de *Bagdad*, et de *Diarbekir*, les draps de l'Arménie, l'orfévrerie, la sellerie, ne sauraient plus lutter contre la concurrence européenne. Les seuls établissements prospères, les fila-

tures de *Brousse* et du *Liban*, les raffineries de *Smyrne* sont dirigées par des Arméniens, des Grecs et des Européens : cependant les villages des environs de *Koula* (province de Smyrne), de *Tokat* et de *Brousse* fabriquent encore des tapis qui ne le cèdent pas aux plus beaux produits de nos manufactures.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

Communications par mer avec la France. — La navigation française a conservé dans les mers de l'Orient une importance exceptionnelle : l'intercourse entre les ports de France et ceux de Turquie, représente un mouvement de 540 navires français jaugeant 230,000 tonneaux : Marseille est le principal débouché de ce commerce; mais le Havre et Bordeaux y prennent une part assez active.

La France est rattachée à la Turquie par les lignes régulières des Messageries impériales, de la Compagnie Marseillaise, de la Société phocéenne, qui desservent tous les ports de la Turquie d'Europe et d'Asie, et qui ont Marseille pour point de départ.

Routes maritimes. Principaux ports. — Dans le **versant de l'Adriatique**, les côtes de la Turquie, basses et marécageuses, au nord, hérissées de rochers et bordées de falaises depuis l'embouchure du Voïoussa jusqu'au golfe d'Arta, n'ont que des ports peu profonds et incapables de recevoir de gros navires : *Antivari*, *Durazzo*, *Parga*, *Prevesa* (5,000 h.), qui n'ont guère de relations qu'avec les îles Ioniennes, et surtout Corfou, entrepôt du commerce de l'Albanie turque avec l'Autriche, l'Angleterre et l'Italie.

Dans le **versant de l'Archipel**, la côte est presque toujours élevée, creusée de golfes nombreux, ceux de Volo, de Salonique, de Comtessa, de Saros, découpée en presqu'îles capricieuses, la Chalcidique, la Chersonèse, etc... les ports y abondent, et la nature en a fait tous les frais.

La première place de commerce de la Turquie d'Europe sur l'Archipel est **Salonique** (80,000 h.), sur le golfe du

même nom, desservie par les *Messageries Impériales* (ligne de Thessalie), la *Compagnie Marseillaise;* le Lloyd de Trieste, les bateaux à vapeur turcs, et les steamers anglais de Londres; débouché des céréales, des cotons, des laines, des soies, des tabacs, du bois et des fers de la Thessalie et de la Macédoine, et entrepôt de l'importation autrichienne, anglaise et française pour ces mêmes contrées.

Volo sur le golfe du même nom, en Thessalie, la *Cavale* en Roumilie, desservies par la *Compagnie Marseillaise*, doivent leur importance, la première au commerce des huiles, des céréales et de la soie, la seconde à celui du bois et des cotons.

Sur la **mer de Marmara**, *Gallipoli*, à l'entrée du détroit des Dardanelles (20,000 h.), large de 1,270 à 7,500 mètres, et long de 67 kil.; et *Rodosto* sur une baie vaste et sûre (30,000 h.), servent de relâche aux nombreux navires qui se dirigent vers Constantinople, ou qui descendent vers l'Archipel.

A l'extrémité de la mer de Marmara, à l'entrée du Bosphore, à 30 kil. de la mer Noire, et à 3 kil. de la côte d'Asie, s'élève **Constantinople**, l'antique Byzance, aujourd'hui la résidence des sultans, la première ville du monde musulman, le port le mieux situé de la Méditerranée, et peut-être du monde entier (800,000 h.).

Avec son port de la Corne d'Or, long de huit kilomètres, et où les plus gros navires peuvent aborder contre les quais, avec ses quartiers turcs dont les ruelles étroites, les palais, les mosquées s'élèvent en amphithéâtre sur le flanc des collines baignées par le Bosphore, avec ses faubourgs européens de Péra et de Galata, et son faubourg asiatique de Scutari, ses bazars où affluent les marchandises de l'Orient, et ses maisons européennes dont l'activité le dispute à celle de Londres et de Marseille; sa population d'Osmanlis, de Grecs, d'Arméniens, d'Israélites, de Maltais, et d'Européens appartenant à toutes les nations et parlant toutes les langues, avec ses caïques et ses bateaux à vapeur qui sillonnent par milliers les eaux du Bosphore, Constantinople est le trait d'union entre l'Occident et l'O-

rient, entre l'Europe et l'Asie, entre le présent et le passé.

Entrepôt commercial, marché financier, centre politique de la Turquie d'Europe et de la Turquie d'Asie, elle est en relations avec toutes les parties du monde européen. Rattachée à *Marseille* par les Messageries impériales et la Compagnie Marseillaise, à Trieste par le Lloyd autrichien, à Londres, à Southampton, à Liverpool par les lignes anglaises, au *Havre*, à Rotterdam et à Anvers par les paquebots belges et hollandais; à Odessa par la Compagnie Russe, à Alexandrie par une ligne Égyptienne, Constantinople est le point de départ des lignes françaises, anglaises, autrichiennes qui se dirigent vers Trébizonde ou vers le Danube : le siége des Compagnies turques qui desservent l'Archipel tout entier jusqu'à Candie, et jusqu'à Smyrne.

Le mouvement de la navigation flotte entre 24,000 et 28,000 navires jaugeant de 5 millions à 6 millions de tonneaux. Les pavillons anglais, grec, autrichien, turc, français et italien occupent les premiers rangs.

Dans le **versant de la mer Noire**, aux rivages tour à tour escarpés ou marécageux, *Bourgas*, en Roumilie, **Varna** (16,000 h.), en Bulgarie, et *Kustendji* dans la Dobrustcha, sont les principales échelles de la navigation entre Constantinople et les bouches du Danube, desservie par les Messageries impériales, la Compagnie Marseillaise, le Lloyd autrichien, la Compagnie russe, et les services anglais.

Les deux ports de *Candie* et de la *Canée*, dans l'île de Crète, ont un mouvement de plus de 2,000 navires et un commerce de 25 à 26 millions de francs.

Le mouvement total de la navigation dans les différents ports de la Turquie d'Europe, s'élève à 40,000 navires (1860-63), dont un sixième sous pavillon turc. L'effectif de la marine marchande est de 2,400 navires jaugeant 200,000 tonneaux.

Turquie d'Asie. Échelles du Levant. — On peut diviser la Turquie d'Asie, au point de vue commercial, en trois grandes régions : celle de la *mer Noire*, celle de la

Méditerranée, et celle du *golfe Persique* (bassin du Tigre et de l'Euphrate).

1° Sur les côtes de la mer Noire, que bordent d'une ceinture de forêts et de rochers les chaînes escarpées de l'Olympe, le centre du commerce maritime est **Trébizonde** (60,000 h.), le débouché du transit entre l'Europe, la Perse, la Transcaucasie, et le marché de toute l'Anatolie septentrionale.

Cinq lignes de vapeurs font le service entre Constantinople et Trébizonde, en relâchant, à *Ineboli*, à *Sinope*, à *Samsoun* et à *Kerasoun;* ce sont :

1° Les Messageries impériales (12 jours de Marseille).

2° Le Lloyd autrichien (12 jours de Trieste).

3° La Compagnie des Pyroscaphes ottomans.

4° La Compagnie russe d'Odessa, qui touche à Caffa, Kertch, Redout-Kalé et Poti.

5° La Compagnie anglo-hellène, qui touche à Smyrne, Salonique, Alexandrie, Malte, et Liverpool.

Le mouvement de la navigation s'élève à plus de 880 navires, sans compter le cabotage de la mer Noire, qui emploie à Trébizonde seulement 1,000 barques appartenant à ce port et à celui de Samsoun. Le pavillon russe, turc, autrichien, et français domine pour le nombre des navires, le pavillon anglais pour la valeur des marchandises.

L'importation dépasse 150 millions, cotonnades, soieries, draps, articles de Paris, armes, cuirs, sucres, vins et liqueurs, etc... L'exportation des soies, des laines, du cuivre, et des produits de la Perse, s'élève à 100 millions. La presque totalité de ces marchandises est destinée à la réexportation.

2° Sur l'Archipel, **Smyrne** (150,000 h.), ville à demi orientale, à demi européenne, où les négociants anglais, français, autrichiens, suisses et italiens font concurrence aux maisons grecques et arméniennes, est aujourd'hui le grand entrepôt du commerce du Levant et le principal débouché de l'Asie Mineure. Desservie par les *Messageries Impériales*, la *Compagnie Marseillaise*, le Lloyd autrichien, la Compagnie russe d'Odessa et la Compagnie ottomane, qui

la mettent en relations avec tous les ports de la Méditerranée et de la mer Noire, entrepôt des houilles, des métaux, des denrées coloniales, des produits manufacturés que lui apporte la navigation européenne et américaine, débouché des cotons, des soies, des garances, de l'opium, des fruits, des céréales, des laines et des tapis du Levant, Smyrne a vu son commerce tripler en 20 ans, et s'élever de 43 millions en 1844, à 150 millions en 1864, et le tonnage d'entrée et de sortie monter de 300,000 à 1 million de tonneaux, dont les deux tiers par navires à vapeur.

Les îles semées sur la côte d'Asie-Mineure depuis le détroit des Dardanelles jusqu'au cap Khelidonia, *Metelin*, *Chio*, *Rhodes*, ont une double importance comme relâche des grandes lignes de l'Archipel, surtout du Lloyd et des Messageries, et comme pays producteurs riches en vins, en fruits, en soies, en cires, en éponges, etc....

Du golfe de Satalié à celui d'Alexandrette s'étend une côte découpée, mais abrupte et dangereuse, qui n'offre que deux ports, *Satalieh* et *Tarsous*, peu fréquentés par le commerce européen.

Du golfe d'Alexandrette à l'isthme de Suez, descend presque en ligne droite la côte de Syrie dominée par les cimes du Liban, et qui fut au temps des Phéniciens le berceau du commerce et de la navigation.

Si nous suivons l'itinéraire des *Messageries impériales* et du *Lloyd autrichien*, qui desservent tous les ports de Syrie, nous rencontrons d'abord *Mersina*, puis *Alexandrette* et *Latakié*, les deux ports d'**Alep**; sur un golfe profond à l'entrée duquel s'élève l'île de Chypre avec ses rivages escarpés, et ses trois ports de *Larnaca* (10,000 h.), de *Famagouste* et de *Limasol*, visités par les navires français et anglais, qui viennent y chercher les céréales, les vins, les soies et les tabacs de l'île.

Tripoli, qui sert de port à **Hama**, un des grands marchés de l'intérieur, n'est plus aujourd'hui qu'une échelle de Beyrouth, la rivale de Smyrne et la première place de commerce de la Syrie.

Beyrouth, desservie par les lignes russes, françaises,

autrichiennes, anglaises et ottomanes, doit son importance à sa proximité de **Damas**, qui communique avec la côte par une belle route ouverte en 1859.

Malgré le peu de sûreté de la rade, le mouvement de son commerce dépasse 60 millions et celui de sa navigation 5,500 bâtiments et 600,000 tonneaux. Le coton, la soie, les éponges à l'exportation, les produits de l'industrie européenne et les denrées coloniales à l'importation, forment la base de ses échanges.

De Beyrouth à Alexandrie, s'échelonnent sur la côte de Syrie et de Palestine, *Saïda*, entrepôt des tabacs du Liban, *Caïffa*, débouché des huiles de Naplouse, des bois de construction, des cotons de la Palestine, et qui sert de port à *Saint-Jean-d'Acre*, dont la rade est inabordable pour les gros navires; et *Jaffa* (9,000 h.), le jardin de la Syrie et le port de *Jérusalem*.

Sur le golfe Persique, la Turquie n'a qu'un port, **Bassora** (60,000 h.), sur le Chat-el-Arab, débouché de **Bagdad**, et centre des relations avec les Indes, la Perse et l'Arabie. Une ligne de vapeurs l'unit à Bombay per Kurrachee, Mascate et Bushir; et l'Angleterre a le monopole de son commerce, qui, du reste, est profondément déchu et ne dépasse pas 5 ou 6 millions.

VOIES DE COMMUNICATION.

Navigation fluviale. — La Turquie ne connaît pas la navigation artificielle, mais elle partage avec les principautés roumaines la plus belle ligne navigable que la nature ait donnée à l'Europe, *le Danube*, qui forme la frontière turque depuis Widdin jusqu'à la mer Noire. Bien qu'ils soient loin d'égaler l'activité des ports roumains, les ports turcs de la rive droite, *Toultcha*, à l'entrée du Delta, *Routschouk* et *Widdin* en Bulgarie, servent de stations aux bateaux à vapeur de la Compagnie autrichienne et à ceux de la Compagnie française, et de débouchés au commerce du pays.

La Turquie possède en commun avec l'Autriche le cours

de *la Save*, le plus grand affluent du Danube; mais la navigation y est sans importance.

Les autres cours d'eau de la Turquie d'Europe ne sont que des torrents sans eau pendant l'été, à l'exception d'un fleuve, tributaire de l'Archipel, la *Maritza* sur laquelle est située une des plus grandes places de commerce de l'empire, **Andrinople** (100,000 h.), dans une plaine riche en vignobles, en plantations de tabac, de mûriers, de cotons, de garance, à peu de distance du port d'Enos, sur l'Archipel, et qu'un chemin de fer suffirait à relever de la décadence où elle est tombée.

Dans la Turquie d'Asie, l'*Euphrate* et le *Tigre* ouvrent d'*Erzeroum* à *Bassora* une admirable voie de navigation; mais c'est à peine si quelques centaines de barques et de bateaux circulent sur ces deux fleuves qui tracent de la mer Noire au golfe Persique une des plus belles routes commerciales de l'Asie.

Routes de terre. — Les communications par terre sont difficiles dans tout l'empire, impraticables dans les pays de montagnes. Plusieurs lignes de chemins de fer ont été projetées, d'*Andrinople à Enos*, de *Routschouk à Varna*, de *Belgrade à Constantinople :* un seul tronçon a été exécuté, de *Czernavoda*, sur le bas Danube, à *Kustendji*, sur la mer Noire, pour abréger la route de Constantinople par le Danube. Le gouvernement ottoman s'occupe assez activement d'ouvrir des routes praticables aux voitures, ou du moins aux lourds charriots, qui sont, avec les mulets et les chameaux, les seuls moyens de transport que permette l'état déplorable des voies de terre.

Les plus importantes sont celles :

1° De *Routschouk à Constantinople* par Djouma, où se tient la principale des trois grandes foires de Bulgarie, fréquentées surtout par les commerçants autrichiens; Selimno, à l'entrée du défilé des Portes de Fer, principal passage des Balkans; et Andrinople.

2° De *Belgrade à Constantinople*, par Nissa, capitale de la Servie turque; Sophia, en Bulgarie; Philippopoli (60,000 h.), au pied des Balkans, et Andrinople.

3° De *Gradiska sur la Save* (frontière autrichienne), à *Bosna-Seraï* (70,000 h.), capitale de la Bosnie, centre des relations par terre entre la Turquie et l'Autriche; cette route se prolonge de Bosna-Seraï au littoral Dalmate, par Mostar, et de Bosna-Seraï à Salonique, par Novi-Bazar et Uskup en Macédoine.

4° De *Prevesa*, station du Lloyd sur la mer Ionienne, à Salonique, par *Janina*, capitale de l'Épire, ruinée depuis la mort du fameux Ali-Pacha, mais encore peuplée de 20,000 hab. et entrepôt des productions de l'Épire et de l'importation étrangère.

La plupart de ces routes sont pourvues de lignes télégraphiques, et Constantinople est le point où vient aboutir en Europe, à travers le Bosphore, le télégraphe indien qui traverse la Turquie d'Asie, en partant de Bassora sur le golfe Persique.

Dans la Turquie d'Asie, les voies de terre, bien que décorées du nom de routes de postes, ne sont que des routes de caravanes où les transports se font à dos de chameau, de cheval ou de mulet, et qui sont souvent interceptées par les brigandages des Turkomans de l'Asie Mineure, des Kurdes de la vallée du Tigre et des Bédouins de la Syrie.

Les points de départ des caravanes sur la frontière de l'Est sont *Bagdad* (80,000 h.), et *Mossoul* (60,000 h.), sur le Tigre, entrepôts du commerce avec la Perse et le golfe Persique; et *Erzeroum* (50,000 h.), centre du transit entre *Trébizonde* et *Tauris* (Perse).

Les points d'arrivée sur le littoral de la mer Noire et de la Méditerranée sont : *Trébizonde*, *Brousse* (45,000 h.), près de la mer de Marmara, *Alep* et *Damas* (150,000 h.), les deux grands marchés de la Syrie, d'où part chaque année la caravane de la Mecque.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Le commerce intérieur de la Turquie est beaucoup moins actif que son commerce extérieur : les communications de province à province qui ont lieu surtout par terre, offrant beaucoup plus de difficultés que les relations

avec l'étranger. Le revenu public de tout l'empire ottoman, y compris ses possessions d'Asie, ne dépasse pas 368 millions, et la dette s'élève à près de 1,100 millions : c'est donc à peine si chaque habitant rapporte au trésor 10 fr. 80 cent.

Le commerce extérieur de tout l'empire s'élève à près de 1,500 millions, dont 860 pour la Turquie d'Europe.

L'Angleterre occupe dans le commerce de la Turquie le premier rang avec un chiffre de 346 millions, dont 240 pour l'importation britannique, qui ne s'élevait en 1831 qu'à 23 millions dans tout l'empire ottoman !

La France suit l'Angleterre avec un chiffre d'environ 300 millions : 120 millions pour l'exportation française, 180 millions pour l'importation de la Turquie en France. Viennent ensuite l'**Autriche**, qui, en Bulgarie seulement, importe 30 millions de marchandises, la Grèce, l'Italie, la Russie et la Belgique.

Exportation. — Les **matières premières** et les **denrées alimentaires** forment seules l'exportation turque, qui s'élève à 800 millions. Les *soies*, destinées à l'Autriche et à la France; les *cotons* et les *laines*, à l'Angleterre, à la France et à la Belgique; les *poils de chèvre*, à l'Angleterre; la *garance*, que le commerce de Londres dispute à celui de Trieste; les *graines oléagineuses*, les *éponges*, la *vallonée*, les *peaux brutes*, les *marbres*, les *bois*, le *cuivre*, que se partagent la France, la Grèce et l'Italie, sont les matières premières les plus importantes.

Parmi les **denrées alimentaires**, les *céréales* à destination de Londres, de Marseille, de Gênes; les *huiles* d'olive, les *fruits*, les *vins*, les *tabacs*, atteignent les chiffres les plus considérables.

Importation. — Sauf la *houille* et quelques métaux fournis par l'Angleterre, le *sucre* raffiné, les *cafés* et autres denrées coloniales, tirées de France, d'Autriche, de Belgique et des entrepôts anglais, les *viandes* salées importées d'Angleterre et de France, et les *vins français*, l'importation, dont la valeur dépasse 700 millions, consiste surtout en objets manufacturés. Pour les *fils et tissus de*

coton, l'Angleterre n'a pas de rivale, et les manufactures anglaises en exportent en Turquie pour près de 100 millions contre 7 millions fournis par la France.

Pour les *draps*, les produits français, trop chers ou trop grossiers, le cèdent à ceux de la Belgique, du Zollverein, de l'Autriche, de l'Angleterre, moins coûteux ou de meilleure qualité.

Pour les *ouvrages en fer*, la coutellerie, la quincaillerie, les armes, les machines, la France lutte avec la Belgique et l'Angleterre. La *verrerie* et la poterie belge, anglaise et allemande, rivalisent avec les produits similaires de la France : la *bougie* de Trieste le dispute à celle de Marseille. La France n'a conservé son antique supériorité que pour les *soieries*, la *passementerie*, la *mercerie*, les *meubles*, les *peaux préparées* et les *articles de Paris*, dont l'ensemble représente une valeur de près de 30 millions.

Transit et réexportation. — Le commerce de transit, très-important dans la Turquie d'Asie, est peu considérable dans la Turquie d'Europe, et la réexportation ne se fait sur une grande échelle qu'à Constantinople, entrepôt des produits européens qu'elle répand en Orient, et des marchandises de la Turquie d'Asie et de la Perse, qu'elle livre au commerce européen.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Caractère national. Races diverses. — Deux races ou plutôt deux religions se trouvent en présence dans l'empire Ottoman. En Europe, 4 millions de mahométans dont 1,600,000 à peine de race Ottomane sont dispersés au milieu de 9 millions de chrétiens, Grecs, Bulgares, Bosniaques, Serbes qu'ils méprisent et qui les détestent. De toutes ces populations si diverses de mœurs, d'origine, de langues et de croyances, aucune n'est vraiment civilisée. Sous le costume européen, l'Osmanli est resté Asiatique et Tartare, et se sent étranger en Europe : le paysan bulgare, industrieux, patient, doux et résigné jusqu'à la faiblesse, vit sous des huttes pêle-mêle avec ses

bestiaux : le montagnard albanais, le Grec de Thessalie et de Macédoine renoncent avec peine à la vie aventureuse du Klephte pour se plier aux lois d'un État régulier : et le pâtre bosniaque, sans cesse en révolte contre la Turquie, est aussi sauvage que ses forêts et ses montagnes.

Dans la Turquie d'Asie, l'insubordination des Kurdes et des Turcomans, la rivalité des Druses et des Maronites chrétiens du Liban, les brigandages des Bédouins de Syrie, perpétuent l'anarchie et paralysent le progrès.

Progrès de la civilisation. — Le gouvernement Ottoman, sous la pression des puissances occidentales, qui le défendent contre les convoitises de la Russie, et contre sa propre insouciance, a essayé depuis un demi-siècle de réagir contre la barbarie : des impôts réguliers ont été créés, les chrétiens relevés de l'état d'abaissement où les maintenait l'orgueil ottoman, la traite des esclaves interdite, le brigandage combattu, l'industrie encouragée, les écoles multipliées dans les campagnes, l'administration organisée ; un code de commerce publié ; mais tout est à créer, et il faudra de longues années pour répandre l'instruction élémentaire, faire oublier aux populations des haines et des habitudes d'anarchie séculaires, forcer les fonctionnaires à la probité, ouvrir des voies de communication, organiser en un mot les éléments de la civilisation, surtout si l'on songe que le gouvernement ottoman voit dans les chrétiens qui sont tout l'avenir et toute la force de l'empire, ses héritiers et peut-être ses destructeurs.

Compagnies de commerce. Institutions de crédit. — Aussi tout le commerce, toute l'industrie de la Turquie sont-ils entre les mains des étrangers, Maltais, Italiens, Anglais, Français, Allemands même, ou des puissantes maisons grecques, arméniennes et israélites de Smyrne, de Péra et de Galata ; les marchands des bazars sont seuls de race turque.

Les compagnies de navigation et d'assurances sont grecques : les nombreuses banques particulières ont pour chefs des Arméniens, des Grecs ou des étrangers ; la *Banque ottomane*, fondée en 1853, au capital de 200

millions de piastres, est une société anglaise, et toutes les grandes entreprises sont l'œuvre des capitaux anglais, français ou autrichiens. Du reste, les commerçants européens trouvent une protection énergique sinon dans les agents du gouvernement, au moins dans les consuls qui, d'après les capitulations signées avec les diverses puissances, jouissent de droits de juridiction et de police très-étendus, exorbitants même s'ils avaient affaire à un gouvernement régulier.

Traités de commerce. — Des traités de commerce conclus avec toutes les puissances commerçantes, en particulier la Grande-Bretagne, la France, l'Autriche, garantissent la liberté de la navigation, l'abolition des monopoles commerciaux, la liberté complète du commerce intérieur. Le système douanier est peu intelligent : les produits européens importés ne sont frappés, il est vrai, que d'un droit de 3 p. $^{o}/_{o}$ de la vente, et d'un droit additionnel de 2 p. $^{o}/_{o}$ lors de leur expédition à l'intérieur, mais tous les produits indigènes exportés sont frappés d'un droit de 2 à 3 p. $^{o}/_{o}$, qui paralyse l'agriculture et l'exploitation des richesses naturelles du sol : aussi, le produit des douanes de tout l'empire est-il inférieur à 36 millions. Il existe à Constantinople un tribunal et une chambre de commerce.

POIDS, MESURES, MONNAIES.

Les principales mesures sont :

Mesure itinéraire. Le **Farsang** = 5,001 mètres.

Mesure de longueur. L'**Endasch** (pour la soie, le fil et le coton) = 0 ^{m}. 6528.

Mesure de capacité pour les grains, le **kilo.**, = 35 lit., 266.

Poids. L'**oka**, = 1 **kilog.**, 2855. Le **Cantaro**, = 56 **kilog.**, 565. La **tonne** = 1,049 **kilog.**

Les monnaies de compte sont la **piastre**, = 0 fr., 2220 et le **para** = 0,00555. — La **bourse** de 500 piastres = 111 fr.

Les monnaies réelles sont très-différentes de valeur et de titre, et les pièces anciennes ainsi que les monnaies étrangères circulent concurremment avec la monnaie nouvelle frappée depuis 1845.

Pour remédier au manque de numéraire, il a été créé un papier monnaie (*caïmés*) qui a perdu plus de 12 p. °/₀ de sa valeur, depuis 1854.

ÉTATS VASSAUX DE LA TURQUIE.

MONTÉNÉGRO ET SERVIE.

A la Turquie d'Europe se rattachent plusieurs États autrefois ses sujets, aujourd'hui ses tributaires, et destinés peut-être à recueillir un jour sa succession et à former le noyau de cette confédération danubienne qu'ont déjà rêvée plus d'une fois les peuples de race slave et roumaine qui se partagent les rives du fleuve.

Monténégro. — Le **Monténégro** (2,208 k. c.), espèce de forteresse naturelle, isolé dans la montagne, entre l'Albanie, l'Herzégovine et la Dalmatie, sans routes, sans villes, est habité par une population de 130,000 montagnards, moitié pasteurs, moitié soldats, qui se civilisent peu à peu, grâce à l'influence de princes intelligents et énergiques. L'éducation des abeilles et des vers à soie, et l'élève du bétail sont à peu près les seules industries et les seules ressources du pays. Cependant le commerce, qui était à peine de 112,000 francs en 1843, s'est élevé en 1860 à un million. Le port autrichien de *Cattaro* est aujourd'hui le seul débouché de ce commerce, mais l'ouverture d'une route, qui doit conduire de Bosnie en Albanie à travers le Monténégro, assurera à ce petit État de nouveaux débouchés et un transit considérable qui ne peuvent que favoriser le progrès de la civilisation.

Servie. — La **Servie**, sur la rive droite du Danube, entre la Bulgarie au sud-est, la Bosnie au sud et à l'ouest, l'Autriche au nord, et les Principautés-Unies à l'est, a 55,000 k. c., et 1,200,000 h. La capitale et la principale place de commerce est *Belgrade* (40,000 h.), au confluent de la Save et du Danube, sur la route de poste de Vienne à Constantinople, l'une des principales stations des vapeurs autrichiens, et la tête de ligne de la Compagnie française du Danube. La Servie, traversée par de nombreuses ri-

vières, coupée par plusieurs routes praticables, quoique mal entretenues, habitée par une population intelligente et active, bien que rude et peu civilisée, gouvernée par des princes constitutionnels, et entretenant avec l'Autriche des relations continuelles, cultive les céréales, nourrit un grand nombre de moutons et surtout de porcs, possède d'immenses forêts, et exploite même des mines de fer : mais l'organisation étrange de la propriété, qui appartient à la commune et non à l'individu ; le manque à peu près complet d'industrie, les difficultés intérieures et les querelles avec la Turquie, l'imperfection des routes et des moyens de transport retardent les progrès de la Servie et laissent presque tout le commerce entre les mains des Allemands. Les échanges ne dépassent pas 60 millions : ils consistent à l'exportation en laines, cuirs, bestiaux, et à l'importation en objets manufacturés qui proviennent surtout de l'Autriche.

PRINCIPAUTÉS ROUMAINES.

Les **Principautés-Unies de Moldavie et de Valachie** bornées au nord par les Carpathes qui les séparent de l'Autriche, à l'est par le Pruth, qui les sépare de la Russie, au sud par le Danube qui les sépare de la Turquie, à l'ouest par la Servie et l'Autriche, ont été constituées par les traités de 1855 et 1858 sous la garantie des grandes puissances européennes, et sous la suzeraineté du Sultan, en un État constitutionnel gouverné par un prince électif. Leur superficie est de 124,000 kil. c., leur population de 4 millions d'habitants. Les deux capitales sont *Bukharest* en Valachie, 120,000 h., et *Yassi* en Moldavie, 80,000 h.

Importance commerciale des Principautés-Unies. — Ce qui donne aux Principautés-Unies une importance exceptionnelle, c'est leur position sur le Danube, dont elles possèdent le cours inférieur et les embouchures. Ouvert par le traité de 1855 à tous les pavillons, le Danube est accessible par trois de ses branches, celle de *Kilia* avec les ports d'*Ismaïl* et de *Kilia*, et celles

de *Sulina* et de *Saint-Georges* embarrassées par la boue et les bancs de sable, mais seules navigables pour les navires d'un fort tonnage.

Principales étapes de la navigation du Danube. — Au-dessus du confluent du Danube et du Pruth, et à quelques kilomètres au-dessous du confluent du Sereth, s'élève la ville de **Galatz** (60,000 h.), le port le plus fréquenté du bas Danube, et le principal débouché des grains, des laines, des suifs des provinces danubiennes. Galatz est desservi par les *Messageries impériales*, la *Compagnie Marseillaise de navigation à vapeur*, la Compagnie russe d'Odessa, une compagnie anglaise, dont les navires s'arrêtent à Braïla, et par deux compagnies fluviales, la société *franco-serbe* qui remonte jusqu'à Belgrade, et la puissante Compagnie autrichienne, dont les paquebots sillonnent tout le cours du Danube, depuis Linz sur la frontière bavaroise jusqu'à son embouchure.

Le mouvement de Galatz, en 1864, est de près de 2,000 navires et 550,000 tonneaux, contre 1,781 navires et 222,627 tonneaux en 1853, et la valeur de ses opérations commerciales approche de 70 millions (moyenne de 1860-1864).

Braïla (45,000 h.), le premier port de la Valachie, à 12 kilomètres au-dessus de Galatz, est le point où s'arrête toute la navigation maritime et les vapeurs du Lloyd, des Messageries, de la Société russe, etc... Les articles de son commerce sont les mêmes que ceux du port de Galatz, et ses importations consistent également en sucres, denrées coloniales, métaux et objets manufacturés.

Les principales stations de la navigation fluviale du Danube à partir de Braïla, sont : *Oltenitza* et *Giurgewo*, échelle de Bukharest, et *Kalafat*, en face de Widdin.

Sauf la navigation du Danube et de ses nombreux affluents, le Pruth, le Sereth, l'Aluta, les Principautés-Unies n'ont que des communications très-imparfaites, par des routes mal entretenues, et des services peu réguliers de malles-postes et de diligences, qui ne desservent que les plus grandes villes.

Voies de communication par terre. Principaux marchés. — Les principales places de commerce sont : *Bukharest* et *Crajova* en Valachie, *Yassi* en Moldavie, où viennent converger les routes de terre les plus fréquentées et les mieux entretenues : celle de *Bukharest* à *Giurgewo*, *Braïla* et *Galatz*, celle de *Bukharest* à la frontière autrichienne de Transylvanie, celle de *Crajova* à *Orsova* sur le Danube, dernière limite des douanes autrichiennes de Hongrie : enfin la route de *Bukharest* à *Yassi*, et d'*Yassi* à la frontière autrichienne de Bukhowine.

Des chemins de fer concédés doivent réunir la Valachie à l'Autriche, par une voie ferrée qui se prolongerait de Kronstadt en Transylvanie à Braïla par Bukharest et Giurgewo, et qui ferait suite à la ligne autrichienne du Danube : une autre ligne de Galatz à la frontière d'Autriche par la vallée du Sereth, avec un embranchement sur Yassi, irait rejoindre celles de Gallicie, qui s'arrêtent aujourd'hui à Lemberg et à Brody.

Quant à la télégraphie électrique, elle existe dans tout le territoire des Principautés.

PRODUCTION NATIONALE.

La Valachie et la Moldavie sont une immense plaine au terrain calcaire ou argileux, dominée par les Carpathes, et qui s'abaisse vers le Danube par une série de plateaux monotones arrosés de nombreux cours d'eau.

Le climat assez rude en hiver pour interrompre pendant plusieurs mois la navigation du Danube, est doux et même chaud en été. Les Principautés sont un pays tout agricole, et leur principale richesse consiste dans la culture des céréales, l'exploitation des bois, l'élève du gros bétail et des moutons, dans les immenses pâturages du Nord et dans les prairies des bords du Danube, la culture de la vigne et des arbres fruitiers en Moldavie. Il existe des gisements de houille et de fer, mais les seules mines importantes en exploitation sont les salines d'*Okna* en Moldavie.

L'industrie est à peu près nulle, et se borne au tissage des vêtements, à la fabrication d'instruments grossiers, à la construction des barques et des navires assez active dans les ports du bas Danube.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Le commerce extérieur qui se fait presque tout entier par le Danube, s'élève à environ 190 millions de francs (136 millions en 1856), dont 112 à l'*exportation*, qui consiste en céréales, bestiaux, laines, matières grasses, sel et bois de construction, tandis qu'à l'*importation* les meubles et objets de luxe, les comestibles, les vins, les sucres raffinés, les denrées coloniales, la librairie de *France*, les cotonnades et les lainages anglais et allemands, les fers de Belgique, d'Angleterre et du Zollwerein, les instruments aratoires, les cuirs, les étoffes autrichiennes, représentent les valeurs les plus considérables; quelques-uns de ces objets s'exportent pour la Turquie par Routschouk ou par Galatz et Toultcha.

État de la civilisation et des institutions commerciales. — Il reste beaucoup à faire dans les Principautés; l'industrie est à créer, l'agriculture manque de routes, et ses procédés sont grossiers; le commerce est presque tout entier, ainsi que la banque, entre les mains des maisons grecques, anglaises et allemandes. Cependant la race roumaine, intelligente et active, a des qualités solides et brillantes qui sont un gage d'avenir; et depuis un quart de siècle, depuis 1858 surtout, d'immenses progrès se sont accomplis malgré les discordes intérieures et les embarras financiers : émancipation des paysans devenus libres et propriétaires, organisation d'un gouvernement constitutionnel, fondation de nombreuses écoles où le français est la base de l'enseignement, abolition des droits de sortie et réduction des droits d'entrée sur les marchandises étrangères à 5 0/0, *adoption du système métrique,* etc... Il appartient à l'avenir d'achever l'œuvre

courageusement commencée par la génération présente.

La monnaie de compte est la piastre de 60 paras = 0 fr., 37 c.

ROYAUME DE GRÈCE.

Bornes, population, situation. — Le royaume de Grèce est situé entre 39° et 36° 20′ lat. Nord, 18° 45′ et 21° 45′ long. Est.

Il est borné au nord par la Turquie d'Europe, à l'est par l'Archipel, au sud par la Méditerranée, à l'ouest par la mer Ionienne. La superficie, en y comprenant les îles (Cyclades, Eubée, îles Ioniennes), est de 52,509 kil. c., la population de 1,400,000 habitants. Le royaume se divise en 11 préfectures; la capitale est Athènes (50,000 h.).

La nature semble avoir créé la Grèce pour le commerce maritime; la mer l'enlace et la pénètre de toutes parts: à l'ouest elle touche à l'Italie et commande l'Adriatique : à l'est, ses îles semblent jetées comme un pont entre l'Europe et l'Asie; au sud, la Méditerranée lui ouvre le chemin de l'Afrique, et la route de l'extrême Orient; aussi de toutes ses grandes traditions, n'en a-t-elle conservé qu'une seule, l'activité commerciale et maritime.

PRODUCTION NATIONALE DE LA GRÈCE.

Climat, nature du sol. — Malgré ses montagnes et ses rochers, la Grèce doit à son climat et à son soleil une fertilité qui pourrait l'enrichir autant que son commerce maritime, si une culture bien entendue venait en aide à la nature; sur 3 millions d'hectares de terres arables, 450,000 à peine sont cultivés, et suffisent cependant à la consommation dans les années ordinaires.

Production agricole. — Les deux grandes cultures sont la *vigne*, qui occupe 74,000 hectares, et qui produit outre des vins estimés, le raisin de Corinthe si recherché dans le Nord de l'Europe; et les *oliviers* au nombre de 8,400,000 dans les îles et sur le continent. Les *figuiers*,

les *orangers*, le *tabac*, la *garance*, la *réglisse*, le *coton*, sont cultivés sur une moins grande échelle.

Les forêts de *chênes* d'Achaïe, d'Arcadie, d'Étolie, d'où l'on ne tire guère aujourd'hui que la vallonée, pourraient fournir des bois de charpente et de construction excellents. Les pâturages nourrissent un million de bœufs, 300,000 chèvres, un million et demi de moutons, des chevaux agiles et robustes.

Le *miel* et la *cire* de l'Attique et des Cyclades ne redoutent aucune concurrence, et la production *des soies* écrues à Patras, à Kalamata, dans les îles, dépasse 50,000 kilogrammes.

Pêche. — La pêche côtière, celle des *éponges* à Nauplie et à Syra, celle des *sangsues* dans les marais du district de Livadia, constituent un revenu important.

Production minérale. — Quant aux richesses minérales, elles sont inexploitées, si l'on en excepte quelques gisements de lignite, et les inépuisables carrières de *marbre* du Pentélique, de Paros et de Syra.

Industrie. — La difficulté des communications, la rareté des capitaux, les troubles politiques et les habitudes de la population, ont arrêté jusqu'ici le mouvement industriel. Quelques filatures de soie à *Syra*, à *Patras*, à *Athènes*, à *Kalamata*, des fabriques de lainages et de passementeries à *Zeitoun*, à *Nauplie*, à *Lébadée*, des distilleries d'huile, des savonneries, de grands chantiers de construction à *Corfou*, à *Syra*, à *Hydra*, représentent à peu près toute l'industrie hellénique, presque exclusivement destinée à la consommation locale.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

Principaux ports. — *Corfou* (20,000 h.), dans l'île du même nom, desservi par les vapeurs du Lloyd autrichien, la *Compagnie Marseillaise* et la Compagnie italienne adriatico-orientale, est l'entrepôt du commerce des îles Ioniennes, qui consiste en huiles, sucres et raisins de Corinthe, et qui, en 1861, mettait en mouvement près de 1,700 bâtiments (250,000 tonneaux).

La mer Ionienne baigne les côtes occidentales de la Hellade et de la Morée, et découpe entre la presqu'île et le continent, le golfe de Lépante, séparé de l'Archipel par un isthme de cinq lieues de large, celui de Corinthe.

A l'entrée du golfe est situé *Patras*, en Achaïe (24,000 h.), le second port de la Grèce continentale, desservi par le Lloyd et les vapeurs grecs; entrepôt de l'exportation des raisins de Corinthe, et dont le mouvement dépassait, en 1861, 4,500 navires et 180,000 tonneaux.

Navarin, avec sa rade excellente, *Modon*, en Messénie, *Coron* et *Kalamata*, sur le golfe de Coron, *Marathonisi* sur celui de Laconie, l'île de Cerigo, la plus méridionale des îles Ioniennes, ne sont fréquentés que par les navires helléniques.

Dans l'Archipel et sur les côtes de la Morée, est disséminé le groupe des Cyclades, Hydra, Poros, sur le littoral de l'Argolide; Milo, Santorin, Paro, et surtout *Syra* (36,000 h.), la métropole commerciale de la Grèce, le centre d'où rayonnent toutes les lignes qui desservent l'Archipel, *Messageries impériales*, Lloyd de Trieste, Compagnie hellénique; le port d'approvisionnement et de relâche pour les bâtiments à voiles, le siége d'un immense commerce de commission, et le chef-lieu d'un arrondissement maritime qui arme plus de 1,100 navires (mouvement de 7,000 navires, 1862).

La grande île d'Eubée, séparée du continent par l'Euripe, a vu renaître la prospérité de *Chalcis*.

Les côtes de la Morée et de la Hellade, escarpées, creusées par les golfes de Nauplie, d'Egine, de Zeitoun, n'ont que deux grands ports : *Nauplie*, en Argolide (13,000 h.), desservie par les vapeurs grecs, et le *Pirée*, port d'Athènes, à six jours de Trieste et de Marseille, par les vapeurs du Lloyd et des Messageries Impériales, en communication avec Syra, Candie et Constantinople, par les vapeurs grecs, et présentant un mouvement annuel de 1,500 à 1,600 bâtiments pour la navigation extérieure.

Le mouvement total de la navigation du royaume s'é-

lève en moyenne à 28,000 navires, et l'effectif maritime à 4,000 bâtiments.

Voies de communication par terre. — La Grèce n'a pas de voies navigables, ni de chemins de fer, sauf une ligne de 7 kil., du Pirée à Athènes.

La nature du sol, hérissé de montagnes, rend la construction des routes difficile et leur entretien coûteux : aussi les transports ne se font-ils qu'à dos de mulet, ou sur des charriots traînés par des bœufs. La mer est la seule grande route de la Grèce.

Depuis quelques années, la télégraphie électrique unit la capitale aux principaux points du territoire, et même aux îles, par des câbles sous-marins.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Le chiffre du commerce extérieur flotte, depuis dix ans, entre 130 et 150 millions, en y comprenant les îles Ioniennes. L'importation dépasse généralement l'exportation.

Exportation. — Parmi les objets exportés figurent au premier rang les *huiles* et les *soies ;* puis viennent les *raisins* et les *fruits secs,* les *cotons* (20 *millions en* 1864), les *vins,* les *marbres,* les *éponges,* les *laines* en masse, les matières tinctoriales, les tabacs, la cire, les sangsues, etc.

Importation. — A l'importation, les *tissus* de toute espèce, les *métaux* bruts ou travaillés, les *sucres,* les *cafés,* les combustibles minéraux, les peaux brutes et préparées, les poissons salés, l'orfévrerie et la verrerie, les livres et le papier, etc., représentent une valeur moyenne de près de 82 millions.

La Turquie d'Europe et d'Asie, l'Autriche, l'Angleterre, la France et l'Italie sont les États qui entretiennent le plus de relations avec la Grèce. La part moyenne de la France est de 16 à 17 millions, dont 2 millions 1/2 de soies, d'éponges, de cotons exportés de Grèce, et 13 à 15 millions de tissus, d'ouvrages en cuir et en métal que la France lui renvoie.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

La Grèce, depuis qu'elle a recouvré son indépendance, n'a pas réussi à trouver l'ordre et la stabilité. Sa population, intelligente, passionnée, douée d'une merveilleuse aptitude pour le commerce et les entreprises maritimes, a vu succéder, sans transition, au système brutal et peu compliqué de la domination turque le mécanisme savant de nos institutions constitutionnelles et de nos gouvernements européens; elle l'a subi sans le comprendre, car on n'improvise pas la civilisation. A cette première cause d'anarchie sont venues se joindre les influences rivales des puissances protectrices, la Russie, l'Angleterre, la France, l'Autriche, les espérances ambitieuses d'un parti national, qui prétend reconstituer l'empire de Byzance; un état financier déplorable, et de continuelles agitations qui effrayent les capitaux et paralysent les efforts individuels. Cependant quelques grandes entreprises ont réussi à se fonder: la *Compagnie de Navigation à vapeur hellénique* de Syra dessert les ports de Grèce et du Levant (Salonique, Constantinople, Candie); la *Banque nationale*, fondée à Athènes en 1842, a déjà des succursales à Patras, à Syra, à Corfou; et de puissantes maisons grecques à Syra, à Athènes, à Constantinople, à Smyrne, à Alexandrie, à Odessa, à Trieste, en Italie, à Marseille, centralisent entre leurs mains une partie du commerce de la Méditerranée.

Le régime douanier est assez libéral. Le Code de Commerce français et le système métrique sont en vigueur depuis 1836.

Poids. Mesures. Monnaies. — Le mètre porte le nom de *piki;* — le kilomètre, de *stadion*; — la *tonne* maritime vaut 1,500 kilog.; — le *talent,* 150 kilogr.; — la *mine*, 1,500 *drachmes* ou 1,500 grammes.

La monnaie de compte est la *drachme* = 0 fr. 90.

Les monnaies réelles sont la *drachme* (argent) = 0,90, et ses multiples et sous-multiples suivant le système français.

LIVRE IV.

AFRIQUE.

CHAPITRE I.

NOTIONS GÉNÉRALES. — GRANDES ROUTES DU COMMERCE.

Bornes, superficie. — L'Afrique est située entre le 38e degré lat. nord et le 35e lat. sud, le 19e long. ouest, et le 48e long. est. Elle est bornée au Nord par la Méditerranée, et par le détroit de Gibraltar, à l'ouest et au sud par l'Atlantique, à l'est par l'Océan Indien, le détroit de Bab-el-Mandeb, la mer Rouge et l'isthme de Suez qui la rattache à l'Asie.

Les îles qui en dépendent sont, dans l'Atlantique : les Açores, les Madères, les Canaries, les îles du Cap-Vert, les îles de Fernando-Pô, du Prince, Saint-Thomas et Annobon, dans le golfe de Guinée; l'Ascension et Sainte-Hélène ; dans l'Océan Indien, Madagascar et les Comores, Maurice et la Réunion, les Seychelles et les Amirantes et l'île de Socotora. Sa superficie totale est de 29 millions 700,000 kil. c. : sa plus grande largeur, du cap Vert au cap Guardafui, est de 6,800 kil. ; sa plus grande longueur du cap Bon au cap de Bonne-Espérance, de 8,000 kilomètres.

Situation commerciale. — Le continent africain offre au premier aspect une masse lourde et compacte qui promet peu de facilités aux communications et peu de ressources au commerce; des côtes d'une régularité mo-

notone, sans découpures, et dont le développement est, avec la superficie, dans le rapport de 1 à 1450.

Au nord s'élève une puissante chaîne de montagnes, l'Atlas qui domine d'un côté le littoral fertile et accidenté de la Méditerranée, de l'autre une plaine immense, le *Sahara*, où s'avance entre deux déserts semés de lacs salés, de steppes et d'oasis, une sorte de promontoire montagneux dont les fleuves sans écoulement vont se perdre dans les sables : au centre s'étend une région baignée par de grands lacs, arrosée par des fleuves majestueux, habitée par des populations nombreuses, le *Soudan :* à l'ouest des côtes basses et marécageuses : au sud, dans la partie triangulaire qui termine le continent, et dont le sommet est le Cap de Bonne-Espérance, des terres accidentées, bien arrosées, parsemées de lacs et de marais, et des plateaux arides, dont la morne uniformité rappelle les steppes de l'Asie : enfin à l'est, un large bassin, celui du Nil, dont la région supérieure couverte de lacs qui ressemblent à des mers, dominée par de hautes chaînes de montagnes, vient à peine de s'entr'ouvrir devant la curiosité intrépide des explorateurs européens, tandis que la partie inférieure de la vallée, qui s'étend comme une longue bande de verdure et de moissons entre deux déserts de sables et de pierres, a été le berceau de la plus antique des civilisations. Malgré ses côtes inhospitalières, ses déserts, ses steppes et ses régions inexplorées, l'Afrique doit à sa riche ceinture d'îles, à sa position sur la Méditerranée et sur les routes maritimes qui rattachent l'Europe à l'Asie et à l'Amérique du Sud, une importance commerciale qui grandira à mesure que l'on connaîtra mieux et que l'on saura mieux exploiter ses immenses ressources.

Routes de commerce. — Baignée par trois mers, la *Méditerranée* (Égypte, Tripoli, Tunisie, Algérie, Maroc), *l'Océan Atlantique* (Maroc, région Saharienne, Sénégambie, Guinée et colonie du Cap), *l'Océan Indien* (Cafrerie, Mozambique, Zanguebar, Abyssinie, Égypte), l'Afrique communique avec l'Europe par quatre grandes routes maritimes.

I.

Routes de l'Afrique septentrionale par la Méditerranée. — Les côtes africaines de la Méditerranée sont desservies par cinq compagnies principales :

1° *Les Messageries Impériales*, dont les vapeurs se rendent de Marseille à Oran par Valence en 4 jours, de Marseille à Alger en 48 heures ; de Marseille à Tunis par Bône et Stora, en 6 jours ; de Marseille à Alexandrie par Messine en 6 jours ; et par Palerme, Messine, Syra, Smyrne, Rhodes, Alexandrette, Beyrouth et Jaffa, en 17 jours.

2° *Les Bateaux-poste Italiens*, qui se rendent de Gênes à Tunis, par Livourne et Cagliari en 5 jours.

3° *La Compagnie Italienne d'Ancône* à Alexandrie par Brindes (4 jours).

4° *Le Lloyd de Trieste*, dont les vapeurs partent une fois par semaine pour Alexandrie (trajet en 5 jours).

5° *La Compagnie Péninsulaire et Orientale Anglaise*, qui dessert Alexandrie par Malte, et dont les paquebots partent de Marseille.

II.

Route de la côte occidentale d'Afrique par l'Atlantique. — Les côtes occidentales de l'Afrique sont desservies par la *Compagnie Africaine*, dont les vapeurs circulent entre *Liverpool* et Fernando-Pô, par Madère, Ténériffe, Sainte-Marie-de-Bathurst, Sierra-Leone, Cap-Coast, Acra, Lagos, Bonny, Vieux-Calabar et Cameroons (trajet en 35 jours).

III.

Route de l'Afrique australe et orientale par l'Atlantique et l'Océan Indien. — Les vapeurs de la *Compagnie de l'Union*, partis de Plymouth, arrivent au Cap en 39 jours, et à Maurice en 57, par Sainte-Hélène.

IV.

Route de la côte orientale d'Afrique par la mer Rouge et l'océan Indien. — Cette ligne qui se confond avec celle des Indes de Suez à Aden, est desservie jusqu'à Maurice et la Réunion en touchant aux Seychelles, par les *Messageries Impériales* et la *Compagnie Péninsulaire* et *Orientale* (trajet d'Aden en 13 jours, de Marseille en 25 jours).

Lignes télégraphiques. — Deux grandes lignes télégraphiques unissent l'Europe à l'Afrique: celle d'Alexandrie à Malte, et la ligne d'Alger à Marseille, par Tunis et la Sicile.

Communications intérieures. — Les communications intérieures n'ont que deux voies, la navigation et les routes de terre, car c'est à peine s'il existe quelques tronçons de chemins de fer, en Algérie, en Égypte et dans la colonie du Cap.

L'Afrique a peu de cours d'eau navigables: dans la Méditerranée le *Nil*, ce grand débouché du commerce africain, que malgré ses cataractes, les vapeurs sillonnent déjà jusqu'au delà de Khartoum; dans l'Atlantique, le *Sénégal* et la *Gambie*, au delta marécageux, le *Niger*, le fleuve du Soudan, navigable jusqu'à 360 milles de son embouchure, l'*Ogoway* et le *Congo* aux sources inconnues, l'*Orange* avec son système de grands affluents; enfin dans l'Océan Indien, le *Zambèze* et d'autres rivières inexplorées, dont les cataractes sont un obstacle infranchissable pour la navigation.

Les routes de terre, sauf en Égypte, en Algérie et au Cap, ne sont que des routes de caravanes, semées de mille dangers; les sables et les vents du désert, les brigandages des Maures, des Touaregs et des Tibbous, les caprices sanguinaires et l'avidité insatiable des petits despotes de l'Afrique centrale. Les seuls moyens de transport sont au nord, les chameaux de l'Arabe, du Touareg et du Soudanien; au centre et sur la côte orientale, les porteurs nègres qui remplacent les bêtes de somme; au sud, les lourds

charriots du Cafre et du Hottentot, avec leurs attelages de bœufs.

Malgré les intrépides explorations de Livingstone, d'Anderson, de Baldwin, de Speke, de Burton, les itinéraires des caravanes dans le centre et dans le sud de l'Afrique nous sont trop peu connus pour qu'il soit possible d'en donner une description.

Les routes du nord, explorées par Caillié, Richardson, Owerweg, Barth, Vogel et Duveyrier, présentent moins d'incertitudes ; elles partent du littoral de la Méditerranée et traversent le Sahara pour aboutir au Soudan.

Climat. Productions. — L'Afrique, située presque tout entière dans la zône intertropicale, ne connaît que deux saisons, celle des sécheresses et celle des pluies ; et la chaleur n'y est tempérée que par les vents de mer ou l'élévation des plateaux. Le sol, tantôt granitique, tantôt calcaire, rarement formé de terrains d'alluvion, présente les extrêmes de la richesse et de la stérilité : dans les parties arrosées, tout le luxe d'une nature puissante et prodigue ; les végétaux de l'Europe à côté de ceux des tropiques : les céréales, la vigne, le chêne, le sapin, à côté des épices, du café, du coton, de l'indigo, des plantes oléagineuses, du palmier et du baobab : dans les parties arides, au milieu des déserts de pierre et de sable, des plantes salines, des arbrisseaux épineux, une végétation rude et bizarre comme l'aspect du sol.

Le règne animal et le règne minéral ne le cèdent pas en richesse à la végétation ; car, l'Afrique nourrit toutes les races domestiques, et l'on a pu se convaincre de l'importance de ses mines par le peu d'exploitations essayées jusqu'à ce jour.

Populations. État social. — L'ethnographie de l'Afrique est trop peu connue pour qu'il soit possible d'établir des distinctions aussi nettes qu'en Europe ou en Asie. Cependant, la population, qui s'élève au moins à 80 millions d'habitants, semble partagée en trois grandes races souvent confondues par les immigrations qui ont multiplié les mélanges.

Au *nord* et à l'*est*, la race blanche, *Gallas* en Abyssinie et dans l'Afrique centrale, *Ethiopiens* en Abyssinie, en Nubie et en Égypte, *Arabes* sur tout le littoral de la Méditerranée, *Berbères* dans l'Atlas et dans le Sahara, *Poûles* ou *Fellatahs* au Sénégal et dans le Soudan :

A l'*ouest*, au *centre* et au *sud*, la race noire avec ses innombrables variétés, dans le Soudan, la Sénégambie, la Guinée, le Congo, et les régions presque inconnues du plateau central et des grands lacs :

A l'*est*, la race cafre qui domine dans une partie de l'Afrique australe.

Diverses de caractères, de langues, de religions comme de couleurs, les races africaines ont malheureusement un trait commun, la barbarie moins profonde ou mieux dissimulée chez les Berbères et chez les Arabes, plus naïve et plus franchement brutale chez les populations nègres, et qui, chez tous les peuples indigènes de l'Afrique, se trahit par trois signes distinctifs : la polygamie, l'esclavage reconnu ou toléré, et le despotisme, sous une forme plus ou moins patriarcale.

Les seuls représentants de la civilisation en Afrique, ce sont les peuples européens, qui l'entourent d'une ceinture de colonies.

Les *Français* en Algérie, au Sénégal, à Assinie, à Grand-Bassam, au Gabon, en Guinée ; à la Réunion, à Sainte-Marie de Madagascar, aux Comores, à Mayotte, à Oboch en Abyssinie :

Les *Anglais* à Bathurst, à Sierra-Leone, à Cap-Coast, à l'Ascension, à Sainte-Hélène, au Cap, dans la Cafrerie britannique, à Natal, à Maurice, aux Seychelles :

Les *Portugais* aux Açores, à Madère, aux îles du Cap Vert, aux îles du Prince et de Saint-Thomas, au Congo, à Mozambique :

Les *Espagnols* à Ceuta et Melilla (Maroc), aux Canaries, à Annobon :

Les *Hollandais* à Elmina : enfin les boers d'origine hollandaise dans le Transvahal et l'Orange, et les nègres émancipés d'Amérique à Liberia et à Maryland (Guinée).

A ces possessions européennes, il faut ajouter l'*Égypte*, envahie de tous côtés par la civilisation, et par qui les idées et le commerce de l'Europe pénètrent, sans qu'elle y songe peut-être, jusqu'au cœur du Soudan, et jusqu'aux hautes régions du Nil. L'Afrique équatoriale reste seule fermée et inconnue. Partout les côtes sont explorées et accessibles sans autres dangers que ceux du climat ; et, même dans l'intérieur, les négociants, les voyageurs, les missionnaires pénètrent de toutes parts, et tracent, souvent au prix de leur vie, les routes futures du commerce et les sillons où doivent germer les idées de progrès et d'humanité.

CHAPITRE II.

ROUTES DE L'AFRIQUE SEPTENTRIONALE PAR LA MÉDITERRANÉE

(Messageries impériales. Compagnie péninsulaire et orientale, etc.)

ÉGYPTE.

Bornes. Population. — L'Égypte, située entre 21° et 40° long. est, 9° 50' et 31° lat. nord, est bornée au nord par la Méditerranée ; à l'est par l'isthme de Suez et la mer Rouge ; au sud par l'Abyssinie et les pays Gallas ; à l'est par le Soudan, le désert de Libye et la régence de Tripoli. Elle est gouvernée par un vice-roi héréditaire, vassal de la Porte-Ottomane, et divisée en deux grandes régions, l'Égypte proprement dite, et le Soudan égyptien, qui comprend les contrées désignées par les géographes européens sous le nom de Nubie, de Sennaar et de Kordofan. La superficie totale est d'environ 560,000 kil. carrés, la population de 6 millions d'habitants. La capitale est le Caire (390,000 h.).

Climat. Productions. — Le climat de l'Égypte, malgré les pluies tropicales de la haute Nubie, la sécheresse et les chaleurs de la basse Égypte, est un des plus salubres

et des plus tempérés de l'Afrique. Le bassin supérieur du Nil, arrosé par d'innombrables rivières, sillonné par des chaînes de collines élevées, déploie toutes les magnificences d'une végétation aussi variée que puissante ; mais au-dessous de Khartoum, le fleuve resserré dans une étroite vallée, où ses débordements périodiques (de juillet à octobre) apportent la fécondité, est bordé jusqu'à l'entrée du Delta d'une mer de sable et de pierres où surnagent à peine quelques rares oasis.

Les *céréales* (riz, froment, orge, millet, avoine) donnent jusqu'à trois récoltes par an ; les légumes croissent presque sans culture ; la garance, le safran, l'indigo, le henné abondent dans la haute Égypte ; la culture du *coton* et celle du *lin* ont pris d'immenses développements : les plantes oléagineuses, l'opium, le tabac, la canne à sucre, les rosiers du Fayoum, les forêts du Kordofan et du Sennaar, sont une source importante de revenus : les races domestiques, chevaux, ânes, chameaux, bestiaux, moutons, volailles, abeilles prospèrent dans toute l'Égypte : la culture du mûrier et la production de la soie s'y développent également ; quant aux richesses minérales, les carrières de porphyre, de marbre et de pierre, le natron, le bitume, et le sel sont les seules exploitées.

Si la petite industrie est assez active, au Caire, à Alexandrie et dans les principaux centres de population, la grande industrie n'a réussi qu'à demi à s'établir en Égypte malgré les efforts du gouvernement : les papeteries, les indigoteries, les raffineries de sucre, les filatures languissent ; les constructions maritimes ont perdu l'activité que leur avait imprimée le génie de Méhémet-Ali, et c'est à l'Europe que la Compagnie de Suez, et les Compagnies de chemins de fer demandent tout leur matériel, que les rares établissements métallurgiques de l'Égypte seraient impuissants à produire.

Situation commerciale. L'isthme et le canal de Suez. — L'Égypte est, par sa position, l'intermédiaire naturel entre l'Occident et l'Orient, le trait d'union entre la Méditerranée et l'Océan indien. Sous la domination des

Ptolémées, des Romains et des Khalifes arabes, elle servit d'entrepôt au commerce des Indes, jusqu'au moment où les découvertes des Portugais détournèrent ce courant vers le cap de Bonne-Espérance. De nos jours, l'établissement de la grande route de transit entre l'Europe et l'extrême Orient, a rendu à l'Égypte sa prospérité commerciale, que portera à son comble l'ouverture définitive du canal de Suez.

L'*Isthme de Suez* est une langue de terre sablonneuse, coupée de lacs salés et bitumineux, qui s'étend sur une largeur de 145 kil., entre la mer Rouge et la Méditerranée.

En 1854, un Français, M. de Lesseps, obtint du vice-roi d'Égypte la concession d'un canal maritime qui réunirait les deux mers, et d'un canal d'eau douce, dérivé du Nil, qui aboutirait à Suez, en suivant le tracé de l'ancien canal des Pharaons et des Arabes. Depuis cette époque, malgré les difficultés locales et les chicanes diplomatiques, l'œuvre a été poursuivie avec une persévérance que rien n'a découragée et que le succès a couronnée. Le canal, long de 150 kil. et large de 56 mètres, part de *Port-Saïd*, sur la Méditerranée, traverse le lac Menzaleh, le lac Timsah et les lacs Amers, et finit à **Suez**, sur la mer Rouge, ville de 30,000 h., point de départ des lignes de la Compagnie péninsulaire et orientale et des Messageries Impériales, pour l'Asie, l'Australie et l'Afrique orientale, entrepôt du commerce de l'Égypte avec la mer Rouge, et l'une des grandes étapes des routes de l'Orient.

Le canal de Suez abrége de moitié la traversée des principaux ports de l'Atlantique et de la Méditerranée à ceux des Indes, de la Chine, de l'Australie, et si l'on songe que 5,000 navires, jaugeant 4 millions de tonneaux, franchissent chaque année le cap de Bonne-Espérance, que le transit de Suez s'élève déjà à plus d'un milliard en marchandises et en matières précieuses, et qu'il faut ajouter à cet immense mouvement celui que détermine le pèlerinage de la Mecque et le commerce spécial de l'Égypte (30 ou 40 millions), on pourra se faire une idée

de l'avenir réservé à cette entreprise, la plus utile et la plus hardie des temps modernes.

Alexandrie (180,000 h.), sur la Méditerranée, réunie au Nil par le canal Mahmoudieh, et à Suez par un chemin de fer, est aujourd'hui le débouché du transit de l'Orient, et restera toujours le plus grand port de l'Égypte. Desservie par toutes les lignes de la Méditerranée : Compagnie péninsulaire et orientale, Messageries Impériales, Compagnie de Navigation marseillaise, Lloyd de Trieste, Compagnie adriatico-orientale d'Ancône, Compagnie russe d'Odessa, Alexandrie présente un mouvement de six ou sept mille navires (2 millions de tonneaux) ; elle sert d'entrepôt à tout le trafic de l'Égypte avec l'Europe, et si l'ouverture du canal doit réduire le chiffre du transit, ce désavantage sera largement compensé par l'activité nouvelle imprimée au commerce égyptien.

Rosette et *Damiette*, dans le delta marécageux du Nil, et sur deux des branches du grand fleuve, n'ont plus de relations qu'avec la Syrie et les îles turques de l'Archipel.

Sur le littoral abrupt et désolé de la mer Rouge, l'Égypte n'a que deux ports ou plutôt deux rades naturelles, *Kosséir* et *Souakim*, qui doivent toute leur importance aux relations avec l'Arabie, et surtout au pèlerinage de la Mecque.

Navigation intérieure. Chemins de fer. — L'Égypte possède la plus belle voie de navigation intérieure de l'Afrique, et l'un des plus grands fleuves du monde, le **Nil**, dont les sources mystérieuses ont enfin livré leur secret. Sorti sans doute du massif neigeux du Kilimandjaro, dans l'Afrique orientale, il traverse les lacs Victoria et Albert Nyanza, et arrose des contrées tour à tour âpres et fertiles, habitées par des populations sauvages, mais pour la plupart inoffensives, qui appartiennent à la race noire ou à celle des Gallas, et que les explorateurs anglais, Speke, Grant, Baker, ont fait connaître au monde européen. La première station du commerce sur le Nil est *Gondokoro*, centre de la traite des esclaves, ce fléau de l'Afrique centrale, et entrepôt des tissus, des armes, de la quincaillerie,

de la verroterie, que les commerçants turcs et européens échangent contre l'ivoire, le principal objet du trafic dans la région du haut Nil. C'est à partir de Gondokoro que l'influence de l'Égypte commence à remplacer celle des Arabes, qui dominent dans la région des lacs.

Au confluent du Nil Blanc et du Nil Bleu s'élève la capitale du Soudan égyptien, *Khartoum* (40,000 h.), entrepôt du commerce avec l'Abyssinie, le Soudan et le haut Nil, centre des routes de caravanes qui rayonnent au nord-ouest vers la mer Rouge, à l'est vers le Kordofan, le Darfour et le Ouaday; résidence des consuls européens et l'une des grandes étapes de la navigation du Nil.

Grossi du Nil Bleu et de l'Atbarah, le Nil, dont la navigation est interrompue par de nombreuses cataractes, arrose les villes déchues de *Chendi* et de *Dongolah,* les anciennes capitales de la Nubie, et entre en Égypte à *Assouan;* à *Keneh* commencent les services de navigation à vapeur, qui descendent par Girgeh et Minieh jusqu'au **Caire,** la capitale politique et commerciale de l'Égypte, le point où viennent converger les routes de caravanes de l'Arabie par Kosséir, de la Turquie d'Asie par Damas, des États Barbaresques par l'oasis de Siouâ, du Soudan et de la haute Égypte par Khartoum et la vallée du Nil.

Les routes de terre ne sont guère suivies que par les caravanes; mais un chemin de fer fonctionne entre Alexandrie et Suez par Zagazig, et se prolonge jusqu'au Caire, d'où il doit remonter la vallée du Nil. Le télégraphe électrique est établi jusqu'à Khartoum.

Relations avec la France. — Le commerce de l'Égypte avec la France s'élève en moyenne (1860-65) à 115 millions, dont 69 millions importés en France (54 millions pour le commerce spécial).

Les principales marchandises que nous demandons à l'Egypte sont *les cotons* (45 millions), les graines à ensemencer, les graines oléagineuses, les gommes, les soies et les plumes de parure.

Nous lui renvoyons en échange, les tissus de soie, de laine et de coton, les machines et mécaniques, les outils

et ouvrages en métaux, les vins, les sucres, les bougies stéariques, les ouvrages en peau et en cuir, la verrerie, la porcelaine, les voitures, et les mille articles de luxe de la fabrique parisienne.

Commerce général. Importation et Exportation. — Sans y comprendre le transit par Suez, des marchandises et des métaux précieux, qui représentent une valeur annuelle de plus d'un milliard en 1863, contre 700 millions en 1856, le commerce spécial de l'Égypte s'élève à plus de 450 millions répartis entre l'Angleterre, la France, la Turquie, l'Autriche, et l'Afrique du centre et de l'est. Les cotons, dont l'exportation a presque décuplé en dix ans, les céréales, les graines oléagineuses, les dattes, les matières tinctoriales, les sucres, les gommes, la laine, l'ivoire, la cire et l'encens du Soudan et de l'Abyssinie, la nacre et les écailles de tortue des bords de la mer Rouge, sont les principaux articles exportés, dont la valeur s'élève à près de 300 millions. L'importation, qui ne dépasse pas 160 millions, consiste, outre les articles français, en cotonnades et tissus anglais et autrichiens ; fez de Tunis et de Malte ; quincaillerie et fers ouvrés d'Angleterre et d'Allemagne, verres à vitres et cristaux de Belgique et d'Italie : bois de construction d'Autriche ; houilles et métaux anglais, etc.

Etat de la civilisation. — Le territoire égyptien est habité par des races diverses d'origine et de caractère, le Turc indolent et orgueilleux comme partout, l'Arabe nomade et pillard sur les bords de la mer Rouge et dans le désert de Libye, cultivateur et sédentaire dans la vallée du Nil où mêlé à l'ancienne population, il forme la classe misérable et opprimée des Fellahs, le Copte chrétien et commerçant, le Nubien de Dongolah, doué au plus haut point de l'instinct des voyages et du négoce, le nègre du Kordofan, sauvage comme le sol où il végète. Un despote de génie, le Pierre le Grand de l'Egypte, Mehemet-Ali, a essayé de réunir ces éléments hétérogènes, et de leur imposer de gré ou de force la civilisation : l'Égypte s'est ouverte au commerce, aux idées, aux industries de l'Eu-

rope; des routes, des canaux ont sillonné son territoire, des bateaux à vapeur remontent le Nil au delà de Khartoum; des usines se sont élevées jusqu'aux confins du Darfour et de l'Abyssinie, une Compagnie égyptienne de navigation à vapeur dessert les ports de la mer Rouge jusqu'à Souakim ; les monopoles ont été abolis, la culture émancipée; les banques privées se sont multipliées, on songe même à fonder des établissements de crédit foncier; des tribunaux et des chambres de commerce fonctionnent à Alexandrie et au Caire : les Européens peuvent s'établir et fabriquer librement dans toute l'Égypte; mais ils trouvent une rude concurrence dans le génie commercial des Coptes, des Nubiens et des Banians de la mer Rouge.

Poids, mesures et monnaies. — Les poids les plus usités sont le **Rottolo**, = 444,73 grammes, et le **Kantar**, = **100** rottoli.

Les monnaies de compte et les monnaies réelles sont les mêmes qu'en Turquie : dans le haut commerce, on compte par **Kis** ou bourse de 500 piastres, par *talaris* autrichiens et *piastres* espagnoles.

ABYSSINIE.

L'Abyssinie, située entre 16° et 8° lat. N., 33° et 41° long. E., et bornée au N. et au N.-O. par l'Égypte, au S. et au S.-O. par les pays Gallas, à l'E. par la mer Rouge et le golfe d'Aden, est un vaste plateau escarpé au sud et à l'est, coupé par les vallées profondes du Nil Bleu et du Tacazzé, au climat salubre et tempéré, au sol accidenté, mais d'une fertilité prodigieuse, qui produit les céréales, les fruits, le café, le coton, etc., qui nourrit des chevaux, des ânes, de nombreux bestiaux ; qui renferme des mines d'or, de fer, de pierres précieuses, de houille, etc... Elle n'a jusqu'à présent de relations avec la France que par l'Égypte. Le centre commercial de l'Abyssinie est *Gondar* au nord du grand lac Tana, d'où rayonnent toutes les routes de ca-

ravanes, au nord, vers le Sennaar et Khartoum par *Galla-bat* sur la frontière égyptienne, un des grands marchés du coton nubien, habité par une colonie à peu près indépendante de nègres du Darfour; au S.-O., vers *Fedassi*, le principal marché des pays Gallas; à l'E., vers la mer Rouge, où les débouchés du commerce abyssin sont *Oboch*, à 15 kil. de Tadjoura, port récemment acquis par la France, et *Massouâ*, dans une île, sous la suzeraineté de la Porte, où les puissantes corporations indigènes ou asiatiques des Hadarba et des Banians, luttent sans peine contre la concurrence de quelques rares agents des Européens de Khartoum.

Le café des environs de Gondar, le miel et la cire, les peaux brutes, les esclaves, l'ivoire, le séné, les plumes d'autruches, les perles de Dahlak, le musc, et quelques bestiaux, tels sont les objets d'exportation de l'Abyssinie: l'Égypte et Massouâ l'approvisionnent de tissus de l'Inde et de la Perse, de quincaillerie anglaise, de produits belges et autrichiens, de cotons du Sennaar, etc. La France figure à peine sur ce marché. Cependant, si les articles de luxe écartés par les lois, les habitudes et l'orgueil national de l'Abyssin, auraient peu de chances de succès, les tissus légers, les indiennes à couleurs vives et variées, les articles de parfumerie, l'horlogerie, la papeterie, l'imagerie d'Épinal, les armes à feu, etc., y trouveraient un placement facile et avantageux.

L'Abyssinie, gouvernée par un despote énergique et intelligent, le négus Théodore, a recouvré depuis peu d'années un calme relatif; le chrétien abyssin, qui ne manque ni de finesse, ni d'aptitudes commerciales, est cependant inférieur pour la probité et l'intelligence aux musulmans qui, bien qu'à demi persécutés, concentrent dans leurs mains tout le grand commerce.

Une petite colonie européenne, dispersée à Gafat, à Adoua, etc., et des consuls anglais, français et autrichiens, représentent en Abyssinie les intérêts et les idées de l'Europe, qui ne peuvent manquer de germer sur ce sol primitif, mais habité par une race supérieure à la plupart de celles de l'Orient.

CHAPITRE III.

ROUTES DE L'AFRIQUE SEPTENTRIONALE PAR LA MÉDITERRANÉE. (*Suite.*) — ÉTATS BARBARESQUES.

RÉGENCE DE TRIPOLI.

La régence de Tripoli, située entre 27° et 33° lat. nord, 6° et 22° long. est, et bornée au nord par la Méditerranée, à l'est par l'Égypte, au sud par le grand désert, à l'ouest par le Sahara et la Tunisie, comprend, outre le pays de Tripoli, celui de Barcah, le Fezzan, et l'oasis de Ghadamès. Elle est gouvernée par un bey, vassal du sultan de Constantinople. Sa superficie est d'environ 780,000 k. c., et sa population d'un million d'habitants.

Le commerce maritime de la régence n'a que deux débouchés: à l'ouest, la capitale, **Tripoli** (16,000 h.); à l'est, le port à demi comblé de *Benghazi*, dont le mouvement réuni ne dépasse pas 800 bâtiments sous pavillon ottoman, anglais, français, grec et italien. Du reste, la production indigène est insignifiante: l'industrie se borne aux objets de première nécessité; le sol aride, mal arrosé, mal cultivé, semé de lacs aux eaux imprégnées de naphte, nourrit quelques troupeaux, dont la laine rude et courte ne saurait s'exporter en Europe, et produit des arbres fruitiers, des légumes, des gommes, fort peu de céréales.

Aussi, Tripoli et Benghazi doivent-ils toute leur importance aux produits du Soudan, que leur expédient les deux grands entrepôts de l'intérieur; au S.-O., **Ghadamès**, rendez-vous des caravanes de Tombouctou par l'oasis de *Touat*, et de Kano par *Ghât* et le pays des Touaregs; au Sud, **Mourzouk**, capitale du Fezzan, où aboutissent les caravanes du Bornou par l'oasis de Bilma, et du Ouaday par le désert de Libye.

Depuis que le trafic des esclaves est interdit, Ghadamès et Mourzouk expédient vers le littoral, la cire, les dents d'éléphants, les plumes d'autruches, les dattes, la poudre d'or, que leur apportent les caravanes soudaniennes, et que Tripoli et Benghazi échangent contre les blés et les huiles d'Italie, les soies de Grèce et du Levant, les cafés, les sucres, les vins et les cuirs ouvrés de *Marseille,* les cotonnades, les draps, les charbons, des entrepôts maltais et la conterie de Venise. La valeur totale des échanges ne dépasse pas 12 à 14 millions : et le despotisme inintelligent des Turcs, qui gouvernent le pays, les continuelles révoltes des Arabes et des Berbères, le manque de routes, la vie nomade des populations, laissent au commerce peu de chances de progrès, tant que se maintiendra cet état d'anarchie.

TUNISIE.

La Tunisie, située entre 32° et 36° lat. nord, 5° et 9° long. est, et bornée au nord et à l'est par la Méditerranée, au sud-est par la régence de Tripoli, au sud-ouest par le Sahara, à l'ouest par l'Algérie, comprend une superficie de 204,000 k. c., et une population d'environ 2,400,000 habitants, dont quarante mille juifs et dix-neuf mille Européens.

La capitale est Tunis (80 à 100,000 h.), résidence du bey, qui relève nominalement du Sultan, mais qui n'est, en effet, que le protégé de la France.

La situation de la Tunisie à l'extrémité septentrionale de l'Afrique, au centre de la Méditerranée, à quelques heures de Malte et de la Sicile, à quelques jours de Marseille, la douceur de son climat, ses richesses minérales, le fer, le cuivre, le plomb, l'argent, le mercure, le cristal de roche; la fécondité de son territoire, entrecoupé, il est vrai, de lacs salés, et de déserts sablonneux, et sillonné par les rameaux de l'Atlas, mais qui produit presque sans culture, les céréales, le dattier, l'olivier, les arbres fruitiers,

l'indigo, le henné, la garance; ses vastes pâturages, et ses pêcheries de corail, ont assuré de tout temps une haute importance commerciale à ce pays, qui vit s'élever la plus grande puissance maritime de l'antiquité, Carthage, et qui, par sa proximité de l'Algérie, attire aujourd'hui d'une manière toute spéciale l'attention de la France.

Le commerce maritime de la Tunisie se concentre dans trois ports :

Tunis (80,000 h.), sur une lagune qui communique avec la mer par le canal de la Goulette, desservi par les *Messageries Impériales* et deux autres compagnies marseillaises, les bateaux-poste génois et les correspondances anglaises de Malte, centre des relations avec l'Europe, et de l'industrie indigène qui exporte dans tout le Levant ses armes, ses peaux préparées, ses tapis, ses fez, ses burnous, ses objets de sellerie et de parfumerie :

Hammamet, sur un large golfe au sud de Tunis, et **Sfax**, sur le golfe de Gabès (20,000 h.), centre du commerce avec Tripoli et Malte.

Le commerce de terre communique avec la Tripolitaine, le Sahara et le Soudan par des routes de caravanes, dont *Kairouan* est le centre (60,000 h.), et qui se dirigent au sud vers l'oasis de *Ghadamès*, par Cafsa et Rabès, à l'ouest, vers l'oasis de *Touat*, par le Beled-el-Djerid Algérien et la ville de Ouargla.

La Tunisie communique avec l'Algérie par la triple route de Tunis à Bône par le littoral, de Tunis à Guelma par Kef, et de Kairouan à Tebessa par Kasryn.

La France occupe le premier rang dans le commerce de Tunis, qui ne dépasse pas 30 millions; l'Italie le second, l'Angleterre le troisième. Les exportations consistent, pour l'Europe, en produits naturels, huiles, céréales, bestiaux, laines, dattes, etc., et en tissus, cuirs ouvrés, bonnets de laine pour l'Algérie, la Tripolitaine et le Soudan ; les importations en draps, cotonnades, soieries de France, armes, quincaillerie, métaux bruts, bois de construction, sucres, cafés, épices et boissons, de Gênes, de Malte et de Marseille.

La civilisation de la Tunisie est dans l'enfance, comme celle de tous les pays Barbaresques ; cependant, grâce à l'influence française, de sérieux progrès ont été accomplis, des lignes télégraphiques fonctionnent entre Alger et Tunis, Tunis et la Sicile ; les routes s'améliorent, les Européens trouvent accueil et protection : l'abolition de l'esclavage, la liberté des cultes, celle du commerce, une constitution presque libérale, témoignent de l'action salutaire des idées européennes, qui finiront sans doute par triompher du fanatisme musulman et de la barbarie arabe.

La monnaie la plus usitée est le *bourial* = 65 à 75 centimes. L'unité de poids est le *rotol* = 1/2 kilogramme.

MAROC.

Le Maroc situé entre 1° 40′ et 12° 17′ longitude ouest, 25° 50′ et 35° 40′ latitude nord, est borné à l'ouest par le Sahara et l'Algérie, au nord par la Méditerranée et le détroit de Gibraltar, à l'est par l'Atlantique. Sa superficie est de 600,000 kil. car. environ, sa population de 8 à 10 millions d'habitants, dont 4 millions de Berbères et 340,000 Israélites, le reste Maures et Arabes.

Le Maroc est une des régions les plus favorisées de l'Afrique. Jouissant d'un climat plus tempéré que celui de l'Algérie, grâce aux vents de l'Atlantique ; arrosé par de nombreuses rivières qui descendent du massif de l'Atlas ; riche en bestiaux, en cire, en miel, en kermès ; produisant en abondance les céréales, les légumes, l'olivier, le dattier ; propre à toutes les cultures qui réussissent en Algérie, coton, lin, tabac, vigne, mûriers, plantes tinctoriales, possédant des mines d'argent, d'or, de cuivre, de fer, d'étain, de plomb, de sel gemme, pour la plupart inexploitées ; maître des routes du Sahara occidental, touchant à l'Atlantique et à la Méditerranée, le Maroc n'aurait pas de rival en Afrique, si le despotisme de ses sultans, le fanatisme des populations, la haine du nom chrétien,

l'anarchie et le brigandage qui désolent l'empire, ne paralysaient les ressources du pays.

Les principaux débouchés maritimes du Maroc sont, sur la Méditerranée, le port de *Tétouan* (25 à 30,000 h.), en relations directes avec Gibraltar, l'Espagne et l'Algérie : sur le détroit de Gibraltar, *Tanger* (12 à 15,000 h.), résidence des consuls européens : sur l'Océan Atlantique, *Larache* (7 à 8,000 h.), *Rabat* et *Salé* (60,000 h.), qui ne forment qu'un seul centre commercial, et qui entretiennent avec l'Angleterre par Gibraltar, l'Espagne par Cadix, la France par Marseille, des relations actives et régulières ; *Casablanca* (Darbeida), un des centres de l'exportation des laines ; *Mogador* (10,000 h.), la principale place maritime du Maroc, l'un des débouchés du commerce du Soudan, fréquenté par les navires de Gibraltar, de Londres, de Marseille, de Livourne et d'Anvers, et dont le mouvement s'élève à plus de 300 bâtiments et 35,000 tonneaux.

Les *Présides espagnols* de Ceuta, de Melilla, de Penon de Velez, et d'Alhucema, n'ont de valeur que comme positions militaires, et sont insignifiants au point de vue commercial, malgré leur situation maritime. Leur population ne dépasse pas 6,000 habitants.

Le mouvement maritime du Maroc s'élève à 2,000 navires, dont 600 étrangers (100,000 tonneaux).

Dans l'intérieur de l'Empire, la principale place de commerce est *Fez*, la ville sainte, une des trois capitales (100,000 h.), centre de l'industrie des tissus de soie et de laine, des tapis, des armes blanches, et surtout de la préparation des peaux, si célèbres sous le nom de maroquins ; point de départ des caravanes de la Mecque ; entrepôt du commerce maritime de Tétouan, de Tanger, de Rabat ; des relations avec l'Algérie par Tlemcen, avec le Soudan par Tafilet.

Mequinez (40,000 h.) et *Maroc* (45,000 h.), les deux autres capitales, avec leurs débouchés maritimes de Rabat et de Mogador, centralisent le commerce du sud et du centre de l'Empire, comme Fez, celui du nord et de l'est.

Enfin *Tafilet*, sur la lisière du Sahara, est le point de départ des caravanes qui se rendent à Ghadamès par le pays des Touaregs, à Tombouctou par l'oasis de Touat, à Arguin et dans le Sahara occidental par l'Oued-Noun.

Le Maroc, qui n'a que des routes de caravanes, a déjà inauguré la télégraphie électrique par la ligne de Fez à Tétouan.

Le *commerce extérieur* s'élève à environ 50 millions : les *exportations* consistent en céréales, laines, cire, dattes, huiles d'olive, peaux brutes, tapis, maroquins, gommes, plumes d'autruches et autres produits du Soudan : les *importations* en tissus, fers, sucres, cafés, soies gréges, armes de guerre, quincaillerie et numéraire. L'Angleterre importe à elle seule plus des deux tiers de ces marchandises; la France l'emporte pour les exportations, puis viennent l'Espagne, le Portugal, l'Italie et la Belgique. Une partie des marchandises européennes, et surtout les produits anglais entreposés à Gibraltar, s'écoulent par Fez, Maroc et Tafilet dans le *Soudan*, que les caravanes marocaines approvisionnent de tissus, d'armes, de métaux anglais, tandis que la France, maîtresse de l'Algérie, entretient à peine par *Géryville* et *Ouargla* quelques relations avec les Soudaniens. Le Maroc a signé avec l'Angleterre, l'Espagne et la France, des traités qui stipulent la liberté de commerce, un tarif uniforme de 10 p. °/₀ sur les marchandises importées, l'abolition d'une partie des monopoles et prohibitions, la réduction des droits de sortie, et la résidence de consuls à Fez. La seule monnaie d'argent est l'*once*, = 0 fr. 25 : la monnaie française est admise au pair, le douro espagnol pour 5 fr. 50. L'unité de poids est la *livre* = 540 grammes; l'unité de mesure pour les grains, la *Fanègue* = 56 litres 39.

AFRIQUE INTÉRIEURE. ROUTES DE CARAVANES. — SAHARA ET SOUDAN.

En dehors de toutes les routes maritimes, au cœur de l'Afrique, entre les Etats Barbaresques au nord, l'Égypte à l'est, les régions inconnues de l'équateur et la Guinée au sud, le Sénégal et l'Océan Atlantique à l'ouest, s'étend une vaste région, dont la superficie dépasse 8 millions de kil. carrés, la population 36 millions d'habitants, et le mouvement commercial 600 millions de francs : c'est le Sahara et le Soudan.

Le Sahara. — Le Sahara est une immense plaine, sablonneuse au nord, à l'est et à l'ouest, semée d'oasis qui sont comme les relâches des caravanes, et coupée au centre par un massif montagneux, dont les eaux abondantes et la riche végétation contrastent avec les plantes épineuses des steppes sahariennes ou la nudité du désert. Les *Maures* à l'ouest, les *Touaregs* ou *Imoshar*, au centre et au nord, les *Tibbous* à l'est, les uns nomades, les autres sédentaires, tour à tour ennemis ou guides des caravanes, tiennent entre leurs mains les clefs du Sahara, les oasis de *Touât*, de *Ghât*, d'*Aghadès*, de *Bilma*, d'où partent les grandes routes commerciales qui unissent le Soudan aux ports du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie et de la Tripolitaine.

Le Soudan. — Le Soudan ou Takrour se divise en trois régions : à l'*ouest*, celle du Niger (Djoliba, Kouara et Isa), l'une des plus fertiles de l'Afrique, où les Touaregs et les Fellatahs se disputent l'influence, et dont les principaux centres commerciaux sont *Tombouctou* (15,000 h.), entrepôt du commerce avec le Maroc et l'Algérie; *Djenné* et *Sego* sur le haut Niger, en relations avec le Sénégal, *Sackatou*, *Gando*, *Vourno*, villes de commerce et d'industrie, habitées par les Fellatahs : *Au centre*, la région du lac Tchad et de ses affluents (pays de Bornou, de Baghermi), en partie soumise aux Fellatahs, en partie habitée par des noirs indépendants, et dont les grands centres sont *Kano*

(60,000 h.), célèbre par ses cotonnades, ses cuirs, ses armes ; *Kouka*, sur les bords du lac Tchad, etc...

A l'*est*, le Ouaday et le Darfour qui appartiennent au bassin du Nil Blanc, et dont *Ouara* et *Kobbé* sont les capitales commerciales.

Les esclaves, l'or, le sel recueilli dans les lacs du Sahara, ou dans les mines du Bornou, le natron du lac Tchad, le fer des monts de Kong, les bestiaux, les peaux brutes, les laines, la soie, l'ivoire, le miel et la cire, le musc, les plumes d'autruche, les céréales, les cotons, les graines oléagineuses, les tabacs, les épices, les gommes, les matières tinctoriales ; les tissus de coton et de lin, les objets de sellerie, les armes, la sparterie, les bijoux, sont les produits du sol ou de l'industrie soudanienne échangés contre les marchandises d'Europe, tissus, quincaillerie, mercerie, armes, verroterie, qu'apportent les caravanes du Maroc, de l'Égypte, du Sénégal, etc...

Les Touaregs, dans l'ouest, les Fellatahs, au centre, les Nubiens de Dongolah à l'est sont les intermédiaires de ce commerce, que les Européens ne sauraient faire directement. Les *cauris*, les *fers de bêche*, et les bandes de coton ou de toile, appelées *tobs*, sont la seule monnaie du Soudan.

CHAPITRE IV.

CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE.

(Compagnie d'Afrique de Liverpool et Messageries impériales.)

Historique du Commerce de cette région. — Les navires de Dieppe et de Saint-Malo furent les premiers qui abordèrent, sous le règne de Charles V, au Sénégal et en Guinée ; mais les comptoirs français disparurent pendant la guerre de Cent ans ; et ce ne fut que vers le milieu du quinzième siècle que les Portugais retrouvèrent cette route oubliée.

Toutes les nations maritimes de l'Europe, la Hollande, l'Angleterre, la France, la Suède, le Danemark, vinrent tour à tour leur disputer le commerce de cette région où des populations grossières, passionnées pour les liqueurs d'Europe et pour les bagatelles qui flattaient leurs goûts puérils, livraient sans peine et, d'ordinaire, sans danger au trafiquant européen d'immenses bénéfices.

La poudre d'or, l'ivoire, les gommes, les graines oléagineuses et surtout les esclaves, tels étaient les objets de ce commerce qui peupla d'Africains exilés les plantations de l'Amérique.

L'abolition de la traite des nègres en 1815, et l'active surveillance exercée par les croiseurs anglais, ruina la plupart des comptoirs qui n'avaient d'autre raison d'être que cet odieux trafic, et donna au commerce de l'Angleterre, des États-Unis et de la France une supériorité décisive sur celui du Portugal. La suppression de l'esclavage aux États-Unis vient de porter le dernier coup à ce commerce, que les armateurs de Boston et de Baltimore n'avaient pas craint de poursuivre malgré les protestations de la conscience publique et les dangers auxquels ils s'exposaient; et les trois grandes puissances maritimes n'ont plus à se préoccuper que de réparer les torts de l'Europe civilisée envers l'Afrique barbare en propageant les principes du progrès et de l'humanité dans ces riches contrées dont l'avenir leur appartient.

AÇORES. MADÈRE. CANARIES. ILES DU CAP VERT.

La première étape de la route des côtes occidentales d'Afrique pour les navires d'Europe, est l'Archipel des *Açores*, ou celui de *Madère*, regardés tous les deux comme partie intégrante du territoire portugais, et dont nous avons indiqué les principaux traits dans la description géographique du Portugal.

La seconde est le groupe espagnol des *Canaries*

(200,000 h.), *Ténériffe* avec son pic volcanique, et son port de Santa-Cruz, qui exporte les vins, les tabacs, les produits des abondantes pêcheries de l'île; *Grande Canarie*, avec son excellent mouillage de Las Palmas, le premier marché d'approvisionnement et la relâche la plus fréquentée de tout l'archipel; *Lancerote*, *Palma*, l'île *de Fer*, etc....

La troisième est le groupe des *Iles du Cap Vert* (60,000 h.) qui appartient au Portugal et qui exporte du sel et de l'orseille, du café, du sucre, quelques cuirs salés, mais qui doit surtout son importance au dépôt de charbon et à la relâche de *Saint-Vincent*, station des bateaux à vapeur pour l'Amérique du Sud, et point de départ des correspondances des Messageries Impériales pour le Sénégal.

SÉNÉGAMBIE.

La Sénégambie qui s'étend sur la côte de l'Atlantique depuis le 18° jusqu'au 10° latitude nord, n'est qu'un prolongement du Sahara, terre de sable et d'argile, aride et brûlée pendant la saison sèche, mais fécondée par les pluies régulières des tropiques et par les eaux de quelques fleuves considérables, le *Sénégal*, la *Gambie*, la *Casamance* et le *Rio Grande*. Sur les bords de l'Atlantique, des plages basses, inondées, malsaines, couvertes de palétuviers, bordées de récifs volcaniques tels que Gorée et l'archipel portugais des îles Bissagos, et dont l'uniformité n'est rompue que par les hauteurs du Cap Vert: dans l'intérieur des plaines de sable, des savanes desséchées, des plateaux qui semblent les derniers rameaux des chaînes de Guinée, et que couronne une admirable végétation.

La Sénégambie comprend quatre divisions principales: les Etablissements Français, Anglais, Portugais, et les États indigènes indépendants.

I.

Établissements français. — Saint-Louis et Gorée (voir la *Géographie commerciale et industrielle de la France et de ses colonies,* pages 149, 150 et 151).

II.

Établissements anglais. — Le chef-lieu des établissements anglais est *Bathurst*, à l'embouchure de la Gambie, en communication avec Liverpool par les steamers de la Compagnie Africaine, et qui forme avec ses dépendances *Albréda* et *Georgestown* sur la Gambie, un gouvernement spécial. La valeur des échanges varie entre six et huit millions : l'exportation des arachides et l'importation des tissus et du sel forment la base de ce trafic qui a pour débouchés Marseille, Londres, le Havre et New-York, et qui entraîne un mouvement de près de 500 navires.

III.

Établissements portugais. — Les établissements portugais de *Cacheo*, de *Bissao* et des îles Bissagos, ont perdu toute importance depuis l'abolition de la traite, et ne vivent que par le commerce des bois, et des arachides.

IV.

États indigènes. — Parmi les États indigènes qui ont échappé à la domination européenne, et qu'habitent ou des nègres cultivateurs, ou des Foulahs pasteurs et commerçants, les uns dépendent des Maures Trarzas, les autres de l'État soudanien du Bambarra; mais leurs relations commerciales avec les comptoirs anglais et français, les traités signés avec leurs chefs ne peuvent manquer de les absorber tôt ou tard, dans le mouvement de la colonisation européenne qui s'avance pas à pas vers l'intérieur de l'Afrique.

GUINÉE SEPTENTRIONALE.

La Guinée s'étend sur les côtes du 1er au 11e latitude nord, du cap Lopez à la pointe de Sierra-Leone, sur un développement de 3,500 kilomètres, et se prolonge à l'intérieur jusqu'aux dernières terrasses des monts de Kong qui la séparent de la région soudanienne. La côte creusée par les golfes de Benin et de Biafra, n'est qu'une plage basse, presque sans ports, bordée de lagunes et battue par un ressac violent, qui rend le débarquement toujours dangereux et souvent impossible. Des plaines sablonneuses, des marécages et des lagunes couvrent le littoral, mais dans l'intérieur, le sol calcaire ou granitique arrosé par de nombreuses rivières, le Mesurado, l'Assinie, le Rio Volta, le Niger, le Gabon, l'Ogoway, est propre à la culture de toutes les plantes tropicales, et même sur les premières pentes des monts de Kong, à celle des plantes et des arbres de l'Europe.

Les sables aurifères, les mines d'or, de fer et de cuivre abondent dans l'intérieur; tous les animaux domestiques d'Europe y vivent et s'y multiplient : mais ce riche tableau n'est pas sans ombres : un climat mortel pour les Européens, des ouragans terribles, des chaleurs accablantes, des pluies torrentielles, qui durent du mois de juin à la mi-octobre; des populations appartenant à la race nègre, dégradées par le fétichisme, l'esclavage et le despotisme; des communications difficiles sur la côte, presque impossibles dans l'intérieur où tous les transports se font à dos d'hommes par des routes qui ne sont même pas des sentiers, tels sont les obstacles que rencontrent le commerce et le progrès.

La puissance qui domine sur la côte de Guinée, où elle a détrôné le commerce du Portugal et celui de la Hollande, est l'Angleterre qui possède depuis la pointe de Sierra-Leone jusqu'à la rivière du Gabon, une ligne de comptoirs rattachés à la métropole par les steamers de la Compagnie africaine de Liverpool (37 jours du Gabon à Liverpool).

Colonies anglaises. Les principales stations anglaises sont *Freetown*, capitale de la colonie britannique de Sierra-Leone (44,000 h.), fréquentée par les navires français, anglais, américains et portugais, qui viennent y chercher l'huile de palme, les arachides, le coton, l'ivoire, la gomme, l'indigo, etc...

Cap Coast-Castle (cap Corse), chef-lieu du gouvernement britannique du golfe de Guinée, dont la domination s'étend sur environ 180,000 sujets de race nègre; débouché du commerce de la poudre d'or, de l'ivoire et de l'huile de palme, et marché où viennent s'approvisionner de marchandises européennes, les peuples indépendants et à demi sauvages de l'intérieur, et surtout les Achantis, presque toujours en lutte avec les Anglais: *Acra et Lagos*, débouchés du commerce avec le Dahomey, le plus puissant des États indigènes dont la domination s'étend depuis la côte des Esclaves jusqu'aux monts de Kong, sur une superficie de cinq à six cent mille lieues carrées, et dont la capitale, *Abomey*, n'a pas moins de 30,000 habitants :

Porto-Novo, Nun, Brass, comptoirs échelonnés dans le vaste delta du Niger, sur le golfe de Benin, et qui servent ainsi que *Bonny*, *Cameroons* et *Vieux Calabar*, sur le golfe de Biafra, de débouché aux huiles de palme, aux arachides, aux riz, de l'État indigène de Benin, qui s'étend sur tout le delta du Niger, et qui pourra devenir un jour l'entrepôt du commerce de ce fleuve, la grande route du Soudan.

Colonies françaises. *La France* possède en Guinée quelques comptoirs peu importants: *Grand Bassam* sur la côte d'Ivoire, *Assinie* sur la côte d'Or, marchés du commerce avec les Achantis; *Whydah*, au Dahomey; le *Gabon* et quelques villages sur le golfe de Biafra, à l'embouchure de l'Ogoway, grand fleuve qui deviendra peut-être une des routes de l'Afrique équatoriale.

Comptoirs hollandais. La Hollande possède encore à Axim, etc., quelques comptoirs dont le chef-lieu est *Elmina*, l'un des ports de la côte d'Or.

Le *Portugal* et l'*Espagne* se partagent les îles du golfe de Biafra, *Fernando-Po*, et *Annobon*, colonies espagnoles, les meilleurs mouillages de la côte de Guinée, *Saint-Thomas* et l'*île du Prince*, colonies portugaises, fertiles et assez bien peuplées.

Enfin, entre la colonie anglaise de Sierra-Leone, et le cap Palmas, s'étendent les deux républiques de *Liberia* (cap. Monrovia) et de *Maryland*, fondées, grâce à l'appui des États-Unis, par des nègres libérés, et dont l'influence est aujourd'hui reconnue par près de 500,000 de leurs compatriotes.

Commerce. Les principaux objets de l'exportation sur la côte de Guinée sont les *huiles de palme* dont le commerce occupe chaque année près de 300 navires anglais ou américains, de 300 à 400 tonneaux ; les *arachides*, les bois de construction, de teinture et d'ébénisterie, les noix de coco, l'ivoire, la poudre d'or, les nattes grossières, la cire jaune, etc... Les marchandises qu'apportent en échange les Européens sont les cotonnades et surtout les toiles de l'Inde dites guinées, les armes et les munitions de guerre, les vins, eaux-de-vie et liqueurs, les métaux bruts ou travaillés, la verrerie, le tabac, le sucre raffiné, le sel, et ces mille objets qui flattent les goûts étranges des peuples enfants de l'Afrique, vêtements, bijouterie grossière, meubles, étoffes aux couleurs brillantes, etc.

Le commerce de la France sur les côtes de Guinée s'élevait en 1863 à vingt-quatre millions dont six seulement pour les objets exportés en France : celui de l'Angleterre et des États-Unis est beaucoup plus considérable.

La difficulté des transports, l'insalubrité du climat, la barbarie des populations nègres, les caprices à la fois puérils et cruels des despotes, petits et grands, qui règnent sur ces peuples d'esclaves, et qui cherchent à remplacer les bénéfices de la traite abolie en rançonnant leurs sujets et les étrangers, rendent le trafic incertain et parfois dangereux dans l'intérieur, hors de la portée du canon des vaisseaux ou des forts européens : cependant des conventions assez respectées règlent les relations commerciales

des Européens avec les indigènes ; et quelques présents offerts aux chefs, suffisent d'ordinaire pour acheter leur protection et une liberté assez large de transactions, bien que la concurrence les ait rendus plus exigeants, et moins crédules qu'ils ne l'étaient autrefois.

Les principales monnaies de compte usitées dans le trafic avec les indigènes, sont la *barre*, monnaie idéale, d'une valeur de 6 à 7 francs, la *gourde* d'Espagne, qui représente environ 4 fr. 30 c., et le *cauris*, monnaie courante qu'on évalue en moyenne à 1 fr. 80 c. le kilogramme.

CONGO OU GUINÉE MÉRIDIONALE.

Au sud de la Guinée, entre le cap Lopez (1er degré lat. sud), et le cap Frio (18° 30′ lat. sud), se prolonge sur la côte de l'Atlantique, le **Congo** ou Guinée méridionale, partagé entre les royaumes indigènes de *Loango*, et de *Congo* (capitale, San Salvador), et les territoires portugais d'*Angola* et de *Benguela*, qui forment une capitainerie générale, et qui s'étendent jusqu'à 800 kilomètres environ dans l'intérieur. C'est un pays accidenté, sauf sur les bords de la mer, arrosé par de grands fleuves, le Congo ou Zaïre, le Coanza, le Nourses; qui produit le riz, le coton, l'huile de palme, le tabac, l'indigo, l'orseille, la gomme copal, le café, la canne à sucre, les bois de construction; qui possède des mines d'or, de fer, de cuivre, de soufre, des sources de pétrole, des salines ; et dont le salpêtre, l'ivoire, la cire pourraient devenir une branche importante de commerce ; mais les richesses du sol avaient été négligées pour le commerce de la traite dont l'abolition a ruiné les colonies portugaises; et c'est à peine aujourd'hui si les échanges s'élèvent à 16 millions, dont 9 à l'exportation. Les trois principaux débouchés du Congo sont *Saint-Paul de Loanda*, *Saint-Philippe de Benguela* et *Quiambo*.

Les Portugais, les Américains, qui apportent les calicots, les farines, le beurre et les lainages : les Français, qui échangent contre l'orseille, l'ivoire, la gomme, et la poudre

d'or, des eaux-de-vie, des toiles de l'Inde, de la verroterie, et des armes, sont les nations européennes qui entretiennent le plus de relations avec le Congo. L'obligation pour tout navire étranger, de payer à un consignataire du pays la somme de 100 dollars par mât; l'élévation des droits de port et des frais accessoires entravent les relations avec l'Europe et l'Amérique. Elles pourraient cependant s'étendre si des explorations sérieuses mettaient les comptoirs de la côte en relation avec les peuplades nègres de l'intérieur, déjà familiarisées avec les Européens par les reconnaissances hardies de Livingstone; et détermineraient par la vallée du Zaïre et celle du Coanza, un courant commercial dont la direction est tracée d'avance par celle de ces cours d'eau, navigables à une assez grande distance de leur embouchure.

CHAPITRE V.

ROUTES DE L'AFRIQUE AUSTRALE ET ORIENTALE.

(Union company de Plymouth. — Messageries impériales. — Compagnie Péninsulaire et Orientale.)

SAINTE-HÉLÈNE ET L'ASCENSION.

Les deux principales étapes de la route directe du cap de Bonne-Espérance par l'Atlantique sont l'île de l'*Ascension*, rocher volcanique fertilisé par l'activité britannique, et *Sainte-Hélène* (8° long. ouest, 16° lat. sud), avec le port de *James-Town*, l'une des relâches les plus sûres et les plus fréquentées de l'Atlantique. En 1862, le mouvement de relâche s'élevait à plus de onze cents navires, presque tous à voiles. L'île, qui n'a guère que sept ou huit mille habitants, a des sources excellentes, produit des légumes,

et nourrit quelques bestiaux; mais presque toutes les provisions destinées au ravitaillement des navires, ou même à la consommation locale, lui viennent du Cap.

AFRIQUE AUSTRALE, POSSESSIONS ANGLAISES.

Les possessions anglaises de l'Afrique australe comprennent trois grandes divisions: la **Colonie du Cap,** bornée au Nord par le fleuve Orange et le pays des Hottentots, la république du fleuve Orange et la Cafrerie britannique; à l'Ouest et au Sud par l'Atlantique, à l'Est par l'océan Indien, est divisée en deux provinces, celle de l'Ouest et celle de l'Est, et possède une population d'environ 350,000 habitants (100,000 blancs anglais et hollandais d'origine, et 250,000 noirs ou hommes de couleur, Malais, Hottentots ou Cafres) sur une superficie de plus de 130,000 kil. car.

La **Cafrerie**, comprise entre l'Océan Indien à l'Est, la terre de Natal au Nord, l'État libre de l'Orange à l'Ouest et la colonie du Cap au Sud, est une colonie naissante fondée par les missionnaires et les commerçants anglais, et où s'agitent encore les restes des tribus Cafres, qui n'ont accepté qu'à demi la domination britannique: elle vient d'être réunie à la colonie du Cap.

Le **Natal**, borné à l'Est par l'Océan Indien sur une étendue de près de 200 kilomètres, au Nord par la Cafrerie propre, à l'Ouest par le Transwahal et la République de l'Orange, au Sud par la Cafrerie britannique, se divise en trois districts d'une superficie totale de 4,451,381 hectares, habités par environ 14,000 blancs et 140,000 noirs.

La situation du Cap de Bonne-Espérance, qui occupe le point extrême de l'Afrique, qui domine les deux mers, et qui commandait autrefois la seule route des Indes et de la Chine, en a fait longtemps une des plus riches colonies de la Hollande, et n'a pas manqué d'attirer l'attention de l'Angleterre à qui les traités de 1815 en ont attribué la

possession. Si le percement de l'Isthme de Suez enlève à cette colonie britannique quelque chose de son importance stratégique et commerciale, comme station de la route des Indes, ses richesses agricoles, les relations chaque jour plus développées avec l'intérieur de l'Afrique, compenseront largement ce désavantage, et donneront à l'Angleterre, dans l'Afrique Australe, une autre Algérie, aussi vaste, aussi fertile, et aussi bien située que l'Algérie française.

Débouchés maritimes. — La pointe extrême de l'Afrique, battue par une mer orageuse, rongée par les courants, bordée d'une chaîne d'écueils et de bancs de sable dont le plus connu est le fameux banc des Aiguilles, offre cependant de nombreux ports qui peuvent servir à la fois de refuge, de marchés d'approvisionnement et de débouchés au commerce du pays.

Sur l'Atlantique, le **Cap** (Cap-Town, 40,000 h.), capitale de la colonie, s'étend au pied de la montagne de la Table, sur la baie du même nom. Elle est rattachée à Plymouth par les vapeurs de l'Union company qui prolongent leur service jusqu'à Natal et jusqu'à l'île Maurice. C'est le premier port de radoub et de ravitaillement, et le second débouché du commerce de la colonie. *Simons-Town*, sur une baie large et sûre, occupe le quatrième rang dans la navigation de l'Afrique australe : *Mosselbay* (Georges-Town) et *Beaufort*, au delà du Cap des Aiguilles, sur l'Océan Indien, le troisième et le cinquième.

Le premier appartient à **Port-Elisabeth**, le chef-lieu de la province orientale, sur la baie d'Algoa, le grand marché des laines et des bestiaux, et l'une des villes de l'Afrique australe réservées au plus brillant avenir. Une ville récente, *Port-Alfred*, partage avec Port-Elisabeth le mouvement des échanges dans la province de l'Est.

Dans la Cafrerie britannique, le centre des transactions commerciales est le port d'*East-London* dont le mouvement a presque décuplé en six ans.

Enfin dans la colonie de Natal, *Port-Natal*, à trois kilomètres de d'Urban, le chef-lieu de la colonie, est destiné

par sa position, par la sûreté de son mouillage, par l'activité croissante de son commerce, à devenir un des ports les plus fréquentés de l'Afrique orientale.

Le mouvement total de la navigation s'élevait en 1864, dans la colonie du Cap, à plus de 2,000 navires et 600,000 tonneaux, dont 1,000 navires et 150,000 tonneaux pour le cabotage : dans ce chiffre n'entre pas le mouvement de la Cafrerie et de Port-Natal.

Communications intérieures. — La navigation intérieure offre peu de ressources : les cours d'eau sont rares, et l'*Orange* même n'est pas navigable toute l'année; car les chaleurs le dessèchent comme presque tous les fleuves de l'Afrique Australe. Les transports se font encore par des charriots attelés de bœufs, sur des routes à peine ébauchées, mais qui malgré le relief du sol, et les nombreuses chaînes de montagnes, présentent peu de difficultés et s'améliorent de jour en jour. En attendant la construction des chemins de fer, qui doivent unir le Cap à Port-Elisabeth, et cette dernière ville à *Grahams'town*, à *Graff-Reynet* (215 kil.), à *Uitenhagen*, les grands marchés de l'intérieur, des services de malle-poste rattachent les principales villes de la colonie du Cap, et rayonnent même jusqu'à *Aliwal* et *Colesberg*, sur les bords du fleuve Orange, jusqu'à *Kings' William Town* dans la Cafrerie britannique, et jusqu'à Port-Natal. Un vaste réseau télégraphique couvre déjà toute la province du Cap.

Climat. Productions. — Un climat tempéré, d'admirables pâturages, un sol fertile bien que coupé çà et là de terrains arides et pierreux, de sables et de marécages font de l'Afrique Australe une des plus riches colonies agricoles de l'Angleterre.

Dans la seule colonie du Cap, on estimait, en 1859, la valeur de la propriété foncière à 140 millions, celle du bétail à près de 240 millions de francs. Le froment, l'orge, l'avoine dépassent de beaucoup la consommation : les vins, surtout le célèbre vin de Constance, s'exportent dans le monde entier; et leur production moyenne s'élève à 235,000 hectolitres. Les légumes et les fruits de l'Europe

mêlés à ceux des contrées tropicales, l'aloès, les bois de construction dans la colonie du Cap ; le coton, l'indigo, le thé, le café, les céréales, les arbres fruitiers, et surtout la canne à sucre (1669 tonnes en 1861), dans la colonie de Natal et la Cafrerie ; de riches gisements de cuivre, des mines de houille et de fer, assurent à la consommation locale et au commerce des ressources dépassées cependant par celles que fournit l'élève du bétail. D'immenses troupeaux de bœufs et de chevaux donnent à la fois des cuirs, des os, des graisses : les laines du Cap le disputent à celles d'Australie ; Port-Natal, qui n'avait pas dix mille moutons en 1855, en nourrissait 76,000 en 1861, et l'éducation des vers à soie entreprise il y a peu d'années, celle des abeilles, de la volaille, ouvrent de nouvelles sources à la richesse agricole de la colonie.

L'activité industrielle est en progrès : des tanneries, des chapelleries, des fabriques de savon et de chandelles, des brasseries, des minoteries, des fonderies de fer, des sucreries, mettent en œuvre les richesses naturelles du sol, et, en 1859, on évaluait déjà la production industrielle à plus de 60 millions de francs.

Commerce extérieur. — Le commerce extérieur de la colonie du Cap, qui n'était en 1853 que de 67 millions, s'élevait en 1864 à 121 millions, dont 59,875,000 francs à l'exportation : celui de la colonie de Natal à 8,800,000 fr., dont 2,723,000 à l'exportation : celui de la Cafrerie britannique à 8 millions.

L'Angleterre, Maurice, les Indes anglaises, les États-Unis, la Chine, les Républiques des Boërs, l'Afrique intérieure, le Brésil et la Hollande, y prennent la plus large part : celle de la France ne s'élevait en 1863 qu'à un million à peine.

Les laines, les cuirs, les graisses, les céréales, les sucres, l'aloès, le guano, le cuivre, les peaux et fourrures, les vins, les animaux vivants, sont les principaux objets exportés : à l'importation, les tissus, les cuirs ouvrés, les armes, les métaux travaillés, la houille, les spiritueux, les huiles, occupent la première place.

Institutions et usages commerciaux. — Deux races se trouvent en présence dans l'Afrique australe, les Européens, Boërs hollandais, colons anglais et allemands, et la race indigène, représentée par les Hottentots, peuple de pasteurs, doux, patients, plus intelligents que les nègres, dont ils se rapprochent par la couleur et la physionomie, et par les Cafres, belliqueux, d'une nature vive et fière, et qui rappellent par leur caractère et leur aspect extérieur les Malais, dont ils sont peut-être les descendants.

La ténacité hollandaise et l'activité britannique se sont combinées pour exploiter ce sol vierge et ces populations primitives. De nombreuses compagnies, sociétés de chemins de fer et de navigation à vapeur, associations pour la pêche de la baleine, pour la culture du coton et du mûrier; banques de Worcester, de l'Afrique méridionale, de Natal, banque agricole, etc..., ont imprimé au commerce et à l'agriculture une énergique impulsion : le régime douanier est assez large et la colonie est ouverte à tous les pavillons.

Les poids, mesures et monnaies légalement adoptés depuis 1848 sont ceux de l'Angleterre; mais les anciennes mesures hollandaises sont encore en usage dans le commerce.

TRANSWAHAL ET RÉPUBLIQUE DE L'ORANGE. AFRIQUE INTÉRIEURE.

A l'Afrique Australe anglaise se rattachent de vastes territoires qui subissent son influence, et à qui ses ports servent de débouchés : au nord le pays habité par les **Hottentots** indépendants, qui s'étend sur la côte de l'Atlantique jusqu'au cap Frio, et dans l'intérieur jusqu'au lac N'gnami, steppe sablonneuse, aride, coupée par quelques chaînes de montagnes, et bornée à l'ouest par le vaste désert de Kalahari. Pressés entre les Cafres et les Anglais, les Hottentots subissent de plus en plus l'influence des colons du Cap, à qui ils vendent leurs bestiaux, et dont les

marchands et les missionnaires ont déjà fondé jusque sur les bords du lac N'gnami de nombreux établissements.

A l'est des Hottentots, au nord du fleuve Orange, jusque sur la côte de l'Océan indien, habitent les belliqueuses tribus des **Cafres**, refoulées de toutes parts vers les régions intérieures par les Boërs hollandais, et par les colons de Port-Natal. Maîtres d'un pays accidenté, riche en pâturages, arrosé par les affluents du lac N'gnami et du Zambèze, les Cafres, Béchuanas, Makololos et Bassutos, sont pasteurs comme les Hottentots, à demi nomades comme eux, et destinés également à subir l'influence européenne, qu'ont déjà fait pénétrer jusqu'au cœur de l'Afrique, les explorateurs intrépides, Livingstone, Anderson, à la fois voyageurs et missionnaires; les marchands d'ivoire et de bestiaux, et les chasseurs Baldwin, Barry, etc... qui ont sillonné dans tous les sens la Cafrerie indépendante.

Enfin, au cœur même du pays des Cafres, à l'ouest de la colonie de Natal, au nord du fleuve Orange et de la colonie du Cap, se sont formés des débris de la population hollandaise reculant devant l'invasion britannique, deux États, habités par les intrépides et opiniâtres Boërs, la **République de l'Orange**, et le **Transwahal**, avant-garde de la civilisation européenne dans l'Afrique australe. Le sol se compose d'immenses plateaux dominés par le Drakensberg, interrompus par des rangées de collines boisées et des vallées où coulent l'Orange, le Vahal, son affluent, et le Limpopo tributaire de l'Océan indien.

Le blé, les arbres fruitiers, le coton, le café, y croissent en abondance; le commerce de l'ivoire, celui des bestiaux et des laines, qui a pour débouché Port-Natal, s'accroît de jour en jour; *Bloemfontein*, dans l'Orange, *Potchefstroom*, *Prétoria*, dans le Transvahal, sont déjà des villes. La population de l'Orange a monté en dix ans de 15,000 à 40,000 Européens; le revenu dépasse un million, et ces républiques naissantes, presque ignorées en Europe, sont peut-être destinées à partager avec l'Angleterre, la domination de l'Afrique du Sud.

MOZAMBIQUE.

Au sud du Zanguebar, au nord de la Cafrerie, entre le cap Delgado et la baie Delagoa, s'étend la côte de Mozambique habitée par des populations de race nègre ou cafre, soumises à la domination du Portugal. *Mozambique*, dans l'île du même nom, est le chef-lieu des établissements portugais et le débouché du commerce de toute la côte, qui consiste en ivoire, écailles de tortue, cire, gomme copal, poudre d'or apportée par les caravanes de l'intérieur, bois d'ébène, riz, maïs, peaux venant de Madagascar, bois de construction, graines oléagineuses, tabac, coton, café, etc., récoltés dans les districts portugais; tissus, verroterie, poudre de guerre, armes, etc... importés par les navires des Indes anglaises, des États-Unis, du Portugal et de Marseille.

Le fleuve *Zambèze*, qui débouche dans l'océan Indien entre *Quilimane* et *Sofala*, deux des principales échelles de la côte et qui est navigable jusqu'aux chutes Victoria, trace aux caravanes le chemin de l'Afrique intérieure, où vivent des populations de pasteurs et de cultivateurs, déjà visitées par les missionnaires et les chasseurs anglais. *Tété,* dernier établissement portugais sur le cours du fleuve, important par ses mines de houille, est le point d'où rayonnent les diverses routes de caravanes, de la Cafrerie, du pays des Makololos et de la région des lacs.

Du reste, entravé par un système douanier peu libéral, le commerce est à peu près ruiné sur la côte de Mozambique depuis la suppression de la traite, que les négriers américains y faisaient encore ouvertement il y a peu d'années.

ILES DE L'OCÉAN INDIEN. MAURICE. LES SEYCHELLES, ETC.

Les navires des Messageries impériales et de la compagnie Péninsulaire, qui font le service de l'Afrique orientale,

ne s'arrêtent, à partir de Suez, sur aucun point du continent africain : Aden en Arabie est leur grande station, à l'entrée de la mer Rouge, et leur seule relâche dans l'océan Indien, jusqu'au groupe des îles Mascareignes, est *Mahé* dans le groupe des Seychelles, colonie anglaise, peuplée de huit ou neuf mille habitants, et qui produit, comme l'île arabe de Socotora située à l'entrée du golfe d'Aden, l'aloès, le sucre, le manioc, les ananas, etc.

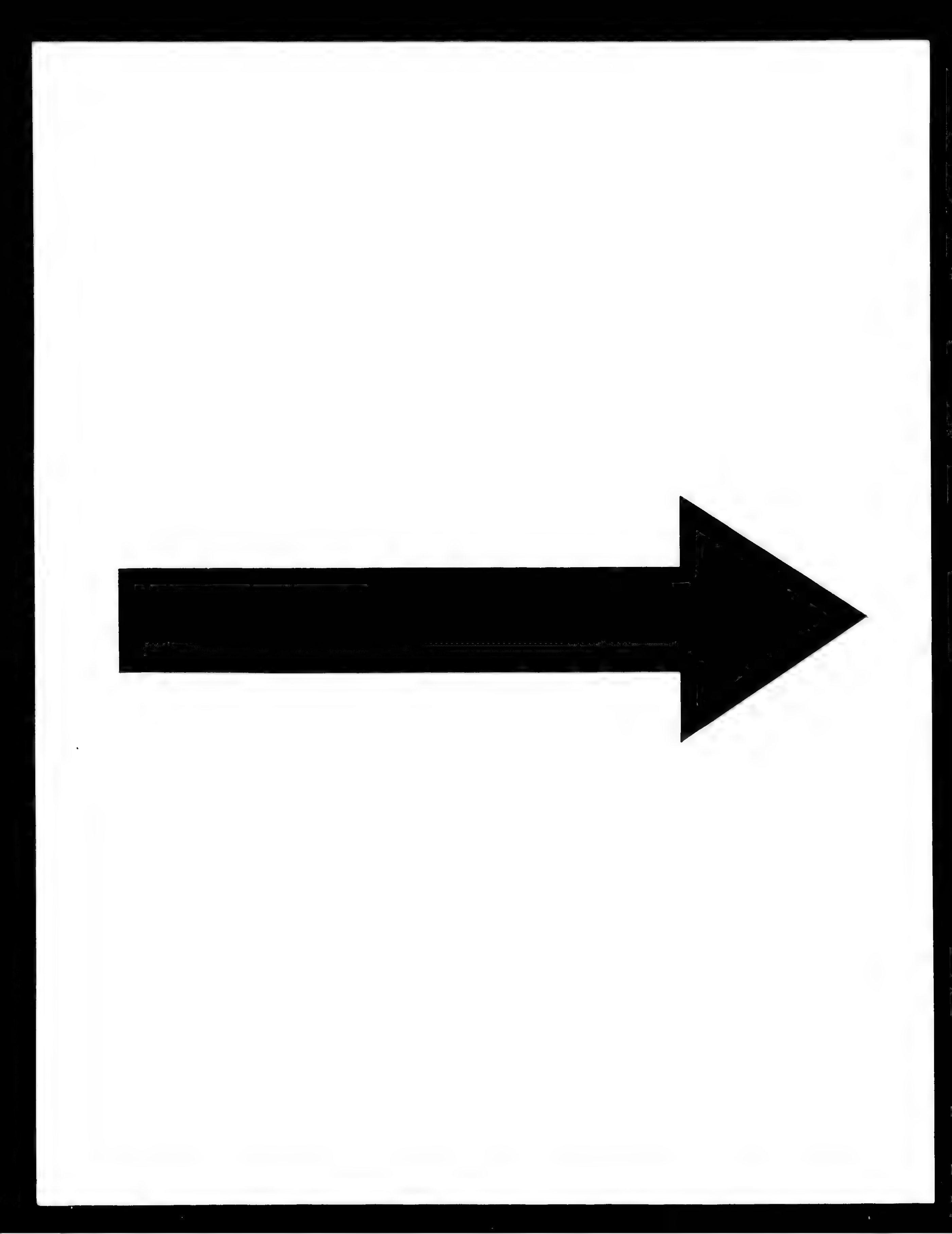
Le groupe des Mascareignes se compose de trois îles principales, Rodrigue, Ma[illegible]e de France) possession anglaise, et la Réunion (B[illegible]lonie française (1).

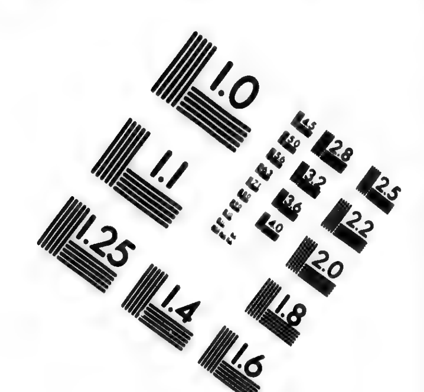
Maurice est une île au [illegible]agneux, mais fertile, arrosée par de nombreux ruisseaux; d'une superficie de 250,000 hectares, et dont la population s'élève à 230,000 habitants nègres, émigrants chinois, travailleurs indous, et blancs pour la plupart d'origine française. La position de Maurice sur la route de l'Inde et de l'Australie, la supériorité de ses ports, sa fertilité attirèrent pendant les guerres de l'Empire l'attention de l'Angleterre. Conquise sur la France en 1810, elle fut cédée en 1815 à la Grande-Bretagne; et sa prospérité, longtemps compromise par l'émancipation des noirs, s'est relevée depuis que le travail libre des Chinois et des coolies indiens a remplacé celui des nègres.

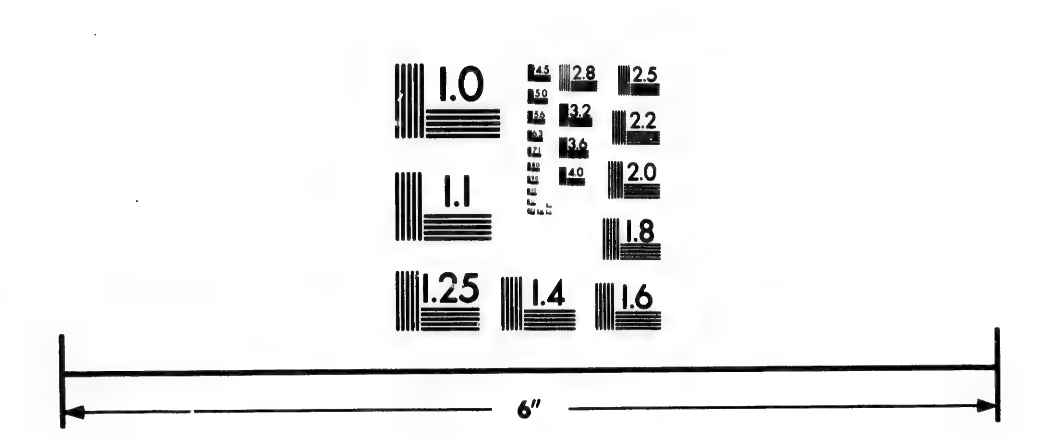
Son principal port est *Port-Louis* (30,000 h.), à douze jours d'Aden par les steamers des Messageries et de la compagnie Péninsulaire et Orientale; à dix-sept jours du Cap par ceux de l'Union-Company. Le mouvement de sa navigation s'élevait en 1863 à 1,500 navires et 600,000 tonneaux.

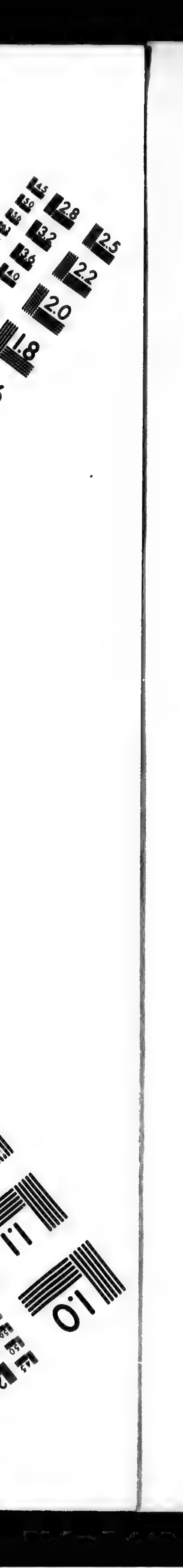
La grande culture, et le principal objet du commerce de Maurice est le sucre, dont l'exportation dépasse en moyenne 115,000 tonnes. Le riz, les graines oléagineuses, le thé, la vanille, provenant des Indes, les cuirs de Madagascar entrent pour des sommes peu considérables dans

(1) Voir la *Géographie commerciale et industrielle de la France et de ses colonies*, pages 151-152.




1.0
1.1
1.25
1.4
1.6
1.8
2.0
2.2
2.5
2.8
3.2
3.6
4.0


1.0
1.1
1.25
1.4
1.6
1.8
2.0
2.2
2.5
2.8
3.2
3.6
4.0
6"



le chiffre de ses exportations. A l'importation, les grains, les bestiaux, les riz, les eaux-de-vie et les vins français, les tissus anglais et français, la houille, les métaux représentent les valeurs les plus considérables. Le mouvement des échanges s'élevait en 1863 à 140 millions où la Grande-Bretagne, la France, la colonie du Cap, les Indes et l'Australie avaient la plus large part.

La banque orientale, la banque mercantile de l'Inde et la banque commerciale ont des succursales à Port-Louis.

ZANGUEBAR.

Entre le golfe d'Aden et le cap Delgado, s'étendent sur la côte de l'océan Indien, des pays connus sous le nom d'*Adel*, d'*Ajan*, de *Somal*, et de *Zanguebar*, habités par un mélange de Gallas, d'Arabes, et de peuplades nègres soumises à l'influence ou à la domination arabe. Les principaux débouchés du commerce sont les ports de *Zeylah* en face d'Aden, de *Berbera* (côte d'Adel), de *Moguedchou* (Magadoxo), *Braoua*, *Mombaza*, *Quiloa*, et surtout de **Zanzibar** dans l'île du même nom, résidence du sultan du Zanguebar, et le seul fréquenté par les Européens. En 1858, 162 navires (48,000 tonneaux), dont 60 des États-Unis, 400 barques indoues et autant de bâtiments indigènes avaient visité le port de Zanzibar, dont les relations avec Mascate et les Indes sont favorisées par les moussons.

C'est de Zanzibar que partent les caravanes arabes qui exploitent la région des grands lacs, Tanganyika, Nyanza, Nyassy, etc... le pays des Gallas, et toutes ces riches et vastes contrées de l'Afrique équatoriale à peine entrevues par les Européens.

Les graines oléagineuses, les gommes, l'orseille, les épices, les parfums, le café, le sucre, l'aloès, le ricin, les bestiaux, les peaux brutes, l'ivoire, les écailles, le miel, la cire, les poissons salés provenant de la côte ou de

l'Afrique intérieure, tels sont les objets que Zanzibar échange contre les cotonnades, la quincaillerie, les armes, les soieries, la verroterie de l'Europe et de l'Amérique.

Le commerce avec l'intérieur est exclusivement entre les mains des Banians, des Arabes, des Souahelis et des Somalis, qui écartent avec un soin jaloux la concurrence des Européens : l'Angleterre, les États-Unis et la France ont conclu avec les sultans de Mascate et de Zanzibar des traités de commerce qui réduisent à 5 0/0 de la valeur les droits d'entrée, et qui suppriment les prohibitions et les droits de sortie.

Tout le numéraire en circulation provient des nations européennes : la monnaie de compte est la *piastre* autrichienne (talari), les poids et mesures sont ceux de l'Arabie et des Indes.

MADAGASCAR. MAYOTTE. LES COMORES.

Maurice et la Réunion sont le principal centre des relations avec la grande île de Madagascar, dont la superficie dépasse 483,000 kil. c., et la population 4 millions d'habitants. Malsaine sur la côte, mais dominée par une chaîne de montagnes qui forme dans l'intérieur de vastes plateaux au climat sain et tempéré, Madagascar possède toutes les richesses naturelles : céréales, légumes, riz, café, épices, aromates, thé, huiles comestibles et industrielles, matières textiles et tinctoriales, gommes et résines, plantes médicinales, cire, soie, bestiaux, bêtes à laine, admirables pêcheries, surtout dans le canal de Mozambique, entre l'île et le continent, où la baleine se réfugie; forêts aux essences aussi variées que précieuses, mines de fer, d'or, de mercure, de plomb, d'étain, carrières de gypse et de porphyre, etc. Mais ces ressources sont paralysées par le gouvernement tyrannique et inintelligent des Howas, peuplade d'origine malaise, qui ont soumis la plupart des populations indigènes du centre et

de l'est, et qui ont fait de *Tananarive* leur capitale, et du port de *Tamatave*, sur la côte orientale, le seul débouché régulièrement ouvert au commerce étranger.

Le manque de routes, les révolutions continuelles, les caprices et les vexations auxquels sont exposés les résidents européens, font de ce riche marché l'un des moins sûrs et des moins fréquentés de l'Afrique.

La France n'a conservé de ses droits de souveraineté sur Madagascar qu'une certaine influence à Tananarive, disputée par les Anglais et les Américains, une sorte de protectorat sur les chefs malgaches indépendants de la côte occidentale, et la possession de Sainte-Marie, de Madagascar, des îles Nossi-Bé, Nossi-Mitsiou, à la pointe nord-est de Madagascar, et du groupe des Comores, dont la plus voisine de Madagascar, Mayotte, est occupée par les Français, tandis qu'ils n'exercent sur Moheli, Anjouan et Grande Comore qu'un protectorat contesté par les chefs arabes du Zanguebar.

LIVRE V.

ASIE.

CHAPITRE I.

NOTIONS GÉNÉRALES. — GRANDES ROUTES DU COMMERCE, ETC.

L'Asie est située entre le 23e degré de long. orientale et le 172e de long. occidentale, et entre le 1er et le 78e de latitude septentrionale.

Elle est bornée au nord par l'océan Glacial arctique, à l'est par le détroit de Behring et l'océan Pacifique, au sud par le détroit de Malaka et l'océan Indien, à l'ouest par la mer Rouge, l'isthme de Suez, la mer Méditerranée, la mer Noire, le Caucase, la mer Caspienne le fleuve et les monts Ourals et la rivière de Kara.

Sa plus grande longueur, de l'ouest à l'est, est de 10,650 kil. : sa plus grande largeur, du nord au sud, est de 6,900 ; sa superficie est d'environ 46,000,000 de kil. carrés; et le développement de ses côtes de 60,290 kilomètres. Le rapport des lignes de côtes à l'étendue superficielle est donc celui de 1 à 763.

Situation commerciale. — La masse compacte de l'Asie contraste avec la charpente légère et les innombrables découpures du continent européen. Au nord, des plaines couvertes de neiges, au centre d'immenses plateaux qui s'élèvent en amphithéâtre de la Méditerranée au Grand Océan, arides, sablonneux, balayés par des vents tour à tour brûlants et glacés : au sud-ouest et au sud, de lourdes presqu'îles, l'Asie-Mineure, l'Arabie, le Dékan, l'Indo-Chine; à l'est, une ceinture d'îles volcaniques, Formose, le Japon, les Kouriles, et les côtes tantôt escarpées,

tantôt basses et marécageuses de la Chine et de la Sibérie, tel est l'aspect général du continent Asiatique. Au premier coup d'œil jeté sur une carte d'Asie, on devine toutes les difficultés qu'opposent aux relations par terre, des montagnes gigantesques, des steppes, des déserts sans eau, et par-dessus tout l'immensité des distances : et malgré la disposition peu favorable des côtes, on comprend que c'est vers la mer qu'a dû se porter l'activité commerciale ; aussi l'importance des routes de terre ne saurait-elle rivaliser avec celle des routes maritimes.

L'Asie est baignée par quatre mers principales, qui la mettent en communication avec toutes les autres parties du monde.

1° L'**Océan Boréal** borde d'un rempart de glaces les côtes de Sibérie : c'est à peine si quelques pêcheurs osent s'aventurer dans ces solitudes mornes et inconnues.

2° L'**Océan Pacifique** baigne les côtes de la Sibérie, de la Chine et du Japon, de l'Indo-Chine, depuis le détroit de Behring jusqu'à celui de Malaka : les grands courants de l'Équateur et du Japon, y tracent entre l'Amérique et l'Asie une double route chaque jour mieux étudiée et plus fréquentée.

3° L'**Océan Indien** découpe les deux presqu'îles de l'Indo-Chine et de l'Hindoustan séparées par le golfe du Bengale, baigne sous le nom de mer d'Oman les côtes occidentales de l'Hindoustan, celles du Beloutchistan, et les rivages de l'Arabie méridionale, pénètre par le détroit d'Ormuz entre la Perse et l'Arabie sous le nom de Golfe Persique, et par le détroit de Bab-el-Mandeb entre l'Arabie et l'Afrique sous le nom de mer Rouge.

4° La **mer Méditerranée** découpe les contours de l'Asie Mineure avec sa ceinture de grandes îles, Chypre, Rhodes, Chio, Samo, etc... sépare l'Europe de l'Asie sous le nom de détroit des Dardanelles, de mer de Marmara et de Bosphore, et forme la mer Noire qui baigne la Turquie d'Asie et les provinces russes du Caucase.

Enfin le grand lac intérieur de la **Caspienne** est entouré, à l'ouest, par la Russie européenne et caucasienne ; au sud

par la Perse, à l'est par le Turkestan et la Sibérie.

Routes maritimes. — L'Asie communique avec l'Europe par quatre grandes routes maritimes.

1° Route de l'Asie méridionale et orientale par le Cap de Bonne-Espérance.

Depuis Vasco de Gama jusqu'à nos jours, la route du Cap a été le grand chemin du commerce entre l'Europe, la Chine et les Indes. Une révolution nouvelle est sur le point de rendre à la Méditerranée ce commerce qui fit au moyen âge la grandeur des républiques italiennes. Abandonnée déjà par les services à vapeur et par les lignes postales, la route du Cap n'est guère plus fréquentée que par la navigation à voiles qui n'attend que l'ouverture de l'isthme de Suez pour la délaisser à son tour.

2° Route de l'Asie méridionale et orientale par l'isthme de Suez.

Cette route fut pendant l'antiquité et le moyen âge la seule voie de communication entre l'Europe et les Indes. Les caravanes apportaient à Alexandrie et dans les autres échelles du Levant les marchandises de l'Orient, qu'y venaient chercher les navires génois ou vénitiens.

La découverte du Cap de Bonne-Espérance la fit oublier jusqu'au commencement de notre siècle, où le génie de Napoléon Ier devina l'avenir de l'Égypte et de l'isthme de Suez, que la nature semblait désigner comme la voie de transit la plus sûre et la plus courte entre l'Europe et l'extrême Orient. Aujourd'hui le percement de l'isthme est un fait accompli, et l'ouverture définitive du canal sera le signal d'une des plus grandes révolutions commerciales dont le monde ait été témoin.

Malte dans la Méditerranée, *Alexandrie* et *Suez* en Égypte, *Aden* en Arabie, *Pointe de Galles* dans l'île de Ceylan, *Singapour* sur le détroit de Malaka, *Saïgon* à l'embouchure du Cambodge, *Hong-Kong* et *Shang-Haï* en Chine, *Nangasaki* et *Yedo* au Japon, telles sont les principales étapes de cette voie commerciale, qui rayonne par ses embranchements vers l'Afrique et vers l'Océanie, et qui dessert les plus riches pays producteurs de l'Asie,

l'Arabie, la Perse, les Indes, l'Indo-Chine, la Chine et le Japon.

Deux grandes compagnies Européennes, qui ont pour points de départ Marseille et Southampton, les *Messageries Impériales françaises*, et la *Compagnie anglaise péninsulaire et orientale* entretiennent avec les pays que nous venons d'énumérer les relations les plus actives, par des services mensuels pour la Chine, bimensuels pour les Indes.

La durée du trajet est de 30 à 31 jours pour la traversée de Marseille à Calcutta, de 40 pour Hong-Kong, de 44 pour Shang-Haï, de 50 pour Yedo.

3° **Routes de l'Asie occidentale par la Méditerranée. Échelles du Levant.** Cette route a pour points de départ Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Alexandrette, Smyrne qui ne sont plus aujourd'hui que les débouchés du commerce de la Turquie d'Asie, mais où les caravanes apportaient autrefois les produits de l'Inde et de la Perse.

L'Angleterre avait projeté il y a quelques années la construction d'un chemin de fer qui, partant de Beyrouth ou d'Alexandrette, aurait longé la vallée de l'Euphrate et serait venu aboutir au golfe Persique, mais des difficultés insurmontables ont ajourné indéfiniment l'exécution de ce projet qui aurait rendu aux ports de Syrie leur ancienne prospérité et rouvert au commerce des Indes une voie depuis longtemps abandonnée (1).

4° **Routes de l'Asie centrale par la mer Noire, et par la mer Caspienne.**

La route de la mer Noire a pour points de départ Trébizonde, dans la Turquie d'Asie, où vient aboutir presque tout le trafic de la Perse et même de l'Afghanistan et de l'Asie centrale, et Poti, principal débouché des provinces russes du Caucase.

La route de la mer Caspienne, dont le seul débouché en Europe est Astrakhan, a pour point de départ en Perse, *Astrabad* où les caravanes apportent les produits de la

(1) Nous avons rattaché la géographie de la Turquie d'Asie à celle de la Turquie d'Europe.

Perse orientale, de l'Afghanistan et du Turkestan. Le port d'Astrabad est desservi par la *Société de navigation à vapeur russe* du Volga et de la mer Caspienne.

Sur toutes les routes maritimes de l'Asie, et sur les principaux points du littoral Asiatique, deux grandes puissances européennes, l'Angleterre au premier rang, la France au second, se partagent l'influence et la suprématie commerciale, disputée dans la Méditerranée par l'Autriche, dans la mer Noire par la Russie, dans l'Océan Pacifique par la Russie et surtout par les États-Unis.

Communications extérieures par terre. — L'Asie touche par sa frontière de terre à deux continents, l'Afrique et l'Europe.

Du côté de l'Afrique, l'isthme de Suez mérite à peine une mention comme route de terre : mais il n'en est pas de même de celles qui rattachent l'Asie à l'Europe, la grande route de Chine par Irbitt et Kiachta, celle du Turkestan et de l'Asie centrale par Orenbourg, celle du Caucase par le défilé de Dariel et par Tiflis. Toutes ces voies commerciales appartiennent à la Russie, et nous en avons rattaché la description à la géographie de l'Empire russe.

Lignes télégraphiques. — La télégraphie électrique a déjà pénétré dans les Indes, dans la Turquie d'Asie, en Perse et en Sibérie. Parmi les lignes de construction récente qui ont inauguré le réseau Asiatique, il en est trois d'une importance toute spéciale parce qu'elles établissent la communication entre l'Asie et l'Europe.

1° Le **télégraphe indien** part de *Kurrachee* dans le delta de l'Indus, longe par un câble sous-marin les côtes du Beloutchistan, émerge un moment au cap Moçandon, pour se replonger bientôt dans le golfe Persique, d'où il ne sort qu'à *Bushir* sur les côtes de Perse, et à *Fao* à l'embouchure du Chat-el-Arab : à partir de *Bassorah* il suit le cours de l'Euphrate, traverse l'Asie Mineure, franchit le Bosphore, et vient se lier à Constantinople avec tout le réseau européen. Du côté de l'Océan Pacifique, le télégraphe indien se prolonge déjà jusqu'à *Singapour*,

d'où se détachera un double embranchement, l'un dirigé vers Batavia et l'Australie, l'autre vers Saïgon, Hong-Kong et Shang-Haï.

2° Le **télégraphe caucasien** et persan, par Tiflis, Tauriz, Téhéran, Ispahan, Schiraz et Bushir, établit la communication entre l'Asie centrale et l'Europe, en même temps qu'il se lie au télégraphe indien.

3° Le **télégraphe sibérien**, prolongé aujourd'hui jusqu'à Kiachta par Omsk et Irkhoutsk sur une longueur totale de 6,000 kilomètres, fait communiquer l'Europe avec la Chine, et doit aboutir à Pékin et à Shang-Haï. C'est cette même ligne qu'une Compagnie Russe-Américaine s'est engagée à poursuivre jusqu'à l'Océan Pacifique, et à relier par le détroit de Behring et l'Amérique russe aux États-Unis, opposant ainsi une tentative plus sûre, quoique moins brillante, aux courageux et inutiles essais de télégraphie transatlantique.

Communications intérieures. — Routes fluviales. — En Asie comme dans tous les pays où les moyens de transport sont peu nombreux, la navigation fluviale joue le premier rôle dans les communications intérieures.

La longueur des fleuves est en rapport avec l'étendue des pays qu'ils parcourent et la hauteur des montagnes qui leur donnent naissance, et tout le continent est sillonné par des cours d'eau navigables auprès desquels le Rhin et la Loire ne seraient que des ruisseaux : dans le *versant de l'Océan Glacial*, l'Obi, l'Iénisseï, la Léna, qui descendent des sommets de l'Altaï, et vont se perdre vers le nord dans les plaines glacées de la Sibérie : dans le *versant de l'Océan Pacifique*, l'Amour ou Saghalien, frontière de la Chine et de la Sibérie, le fleuve Jaune et le fleuve Bleu qui prennent leur source dans les plateaux neigeux du Khoukhou-Noor, et fertilisent les vastes plaines de la Chine, le Meï-Kong ou Cambodge et le Meïnam qui traversent l'Indo-Chine : dans le *versant de l'Océan indien*, le Gange dans le golfe du Bengale, l'Indus ou Sind dans la mer d'Oman, déversoirs des neiges de l'Himalaya ; le Tigre et l'Euphrate

dans le golfe Persique, qui naissent au pied des montagnes d'Arménie; dans le *versant de la mer Noire;* le Kizil-Irmack, l'ancien Halys : enfin dans cette espèce de bas-fond où dorment le *lac d'Aral* et la *mer Caspienne*, l'Amou-Daria et le Sir-Daria qui errent à travers les vallées et les steppes du Turkestan. Mais l'Asie n'a pas comme l'Europe ces canaux qui prolongent et qui complètent la navigation naturelle; les fleuves d'Europe sont des routes, les fleuves d'Asie sont des impasses, et les différents versants, séparés par des montagnes gigantesques, resteront toujours sans communications navigables.

Cependant la navigation artificielle n'est pas inconnue à l'Asie : la Chine avait devancé l'Europe : les Indes et l'Indo-Chine la suivent de loin, et l'influence européenne, les progrès du commerce, la navigation à vapeur que les Anglais, les Russes et les Américains ont inaugurée sur presque tous les grands fleuves de l'Asie, ne peuvent qu'imprimer une nouvelle activité aux travaux de canalisation.

Routes de caravanes. — Les routes de terre rencontrent comme la navigation intérieure des obstacles que l'Europe ne connaît pas, montagnes couvertes de neige, plateaux arides et tourmentés, déserts de sel et de sable comme ceux de Cobi et de Kerman, steppes desséchées ou marécageuses comme celles des Mongols ou des Khirghiz. Aux difficultés qu'oppose la nature, à la faim, à la soif, aux tourmentes de neige de la Sibérie, aux orages de sable et aux vents mortels du désert, viennent se joindre pour le voyageur des dangers peut-être plus terribles, ceux qui l'attendent au milieu de populations sauvages et inhospitalières, dans les vastes espaces que parcourent les hordes nomades des Mongols, des Khirghiz, des Turkomans, des Kurdes, des Bédouins, ces pirates de la steppe et du désert.

Aussi à l'exception des Indes et de quelques parties de la Chine, de la Sibérie, de la Russie caucasienne, de la Perse et de la Turquie, l'Asie n'a-t-elle pas de routes tracées et entretenues. Les chemins de fer n'existent que

dans l'Hindoustan : la Perse, la Turquie, la Transcaucasie ont quelques lignes en construction, mais dont aucune n'est achevée. La plupart des contrées asiatiques n'ont encore d'autres voies de communication intérieure ou internationale que les routes de caravanes parcourues par ces longues files de cavaliers et de chameaux qui aujourd'hui, comme il y a trois mille ans, portent d'un bout à l'autre du continent les marchandises dont la nature peut s'accommoder de ce moyen de transport si lent et si coûteux.

Dans l'Asie orientale, Pékin, capitale de la Chine, dans l'Asie centrale, Téhéran, capitale de la Perse, et Boukhara, entrepôt du commerce du Turkestan; dans l'Asie occidentale, Bagdad et Damas (Turquie d'Asie) sont les points de départ et les principaux rendez-vous des caravanes qui sillonnent l'intérieur du continent.

Climat, productions, etc. — L'Asie, qui s'étend sur 78 degrés de latitude, réunit tous les climats, tous les terrains, toutes les productions : depuis le printemps éternel des vallées du Thibet et de la Boukharie jusqu'aux chaleurs accablantes de la Syrie et du Bengale, jusqu'aux glaces de la Sibérie : depuis le granit du Caucase et de l'Himalaya, jusqu'aux terrains d'alluvion de la Chine et de l'Hindoustan ; depuis le blé et le chêne d'Europe, jusqu'au café et jusqu'à l'arbre gigantesque des Banians. Cette variété de productions explique l'immense courant d'échanges qui grandit sans cesse entre l'Asie et l'Europe, ou l'Amérique, dont les peuples plus civilisés mais moins favorisés de la nature, viennent troquer les produits de leur industrie, contre les matières premières et les riches denrées du continent asiatique.

L'Asie est partagée en deux zones par une ligne qui partant de la presqu'île de Corée descendrait vers le sud-ouest à travers le Thibet, longerait l'Himalaya, l'Hindou-Kouch, les monts du Khorassan, la Caspienne et le Caucase. Dans la zone septentrionale, le pays des neiges et des longs hivers, croissent le millet, l'orge, l'avoine, les forêts de sapins et de bouleaux; sur la limite des deux ré-

gions, le froment, les plantes et les arbres des climats tempérés; la zone méridionale possède le riz et le maïs, la vigne, les fruits de l'Europe et ceux des tropiques, le thé, le café, les épices et les aromates qui sont indigènes en Asie, les bois de teinture, l'indigo, les graines oléagineuses, le cotonnier, les forêts de palmiers et de bambous, richesses inépuisables que le sol prodigue presque sans culture aux habitants de ces heureuses contrées.

Tous les animaux domestiques, le bœuf, le mouton, la chèvre, le cheval, le chameau, sont répandus depuis la zone où vit le renne jusqu'aux extrêmes limites de l'Asie méridionale.

Les productions minérales de l'Asie sont peu connues, et encore moins exploitées; cependant tous les métaux depuis le fer jusqu'au diamant s'y trouvent en abondance; pour tirer parti de ces richesses, il ne manque que des capitaux et des bras.

État de la civilisation. — L'abaissement de la race humaine en Asie contraste avec la vie si large et si puissante de la nature. Il semble que sur ce sol fécond l'homme seul ne puisse arriver à la maturité et que tout progrès lui soit interdit par une loi fatale et immuable. Depuis quatre mille ans l'Asie a vu les empires s'écrouler les uns après les autres, les peuples se mêler, les invasions se succéder; elle a vu naître les premières sociétés régulières, elle a versé tour à tour sur l'Europe les grandes émigrations qui l'ont peuplée, mais toutes les civilisations qui ont fleuri sur ce sol, berceau des races européennes, ont disparu en ne laissant que des ruines, ou si elles ont résisté au temps et aux barbares, elles se sont endormies, et pour ainsi dire pétrifiées comme celles de l'Inde et de la Chine dans une immobilité qui exclut tout progrès.

Des causes diverses ont contribué à cet état d'infériorité, mais une des plus puissantes est la nature même du sol et du climat.

Dans le nord le froid engourdit les corps et les intelligences; dans le centre, la steppe, sans barrières, sans

matériaux de construction, invite et force pour ainsi dire les peuples à la vie nomade ; dans le sud, dévoré par un soleil de feu, ébloui par la lumière, perdu au milieu de cette nature dont la puissance l'écrase, l'homme n'a pas l'énergie du travail, et n'en sent pas la nécessité, car la terre fournit d'elle-même à ses besoins et à ses fantaisies. Si à cette première cause l'on ajoute l'entraînement perpétuel des nomades du nord vers les riches contrées du midi, les conquêtes et les dévastations périodiques, l'esclavage et le despotisme, l'isolement des nations civilisées de l'Asie orientale, l'Inde et la Chine, concentrées en elles-mêmes, enfermées dans les barrières de leurs montagnes, ou entourées de peuplades sauvages, on comprendra sans peine la vie éphémère ou l'immobilité des civilisations asiatiques.

Races principales. — Les peuples de l'Asie appartiennent à deux grandes races, la race blanche ou caucasienne et la race jaune ou mongolique.

Dans la première on range : 1° les *populations de la Turquie d'Asie*, si diverses de langue, de caractère, de religion; mélange d'éléments hétérogènes, et qui restent désunis : *Grecs* dégénérés, mais supérieurs à toutes les races asiatiques par leurs aptitudes commerciales; *Arméniens*, énergiques et intelligents; *Kurdes*, pillards et nomades ; *Bédouins*, vivant de la rançon ou du pillage des caravanes ; *Syriens*, industrieux et patients mais abatardis par l'esclavage ; *Turcs*, ignorants et fanatiques.

2° Les *tribus de l'Arabie*, mélange singulier de pasteurs nomades et belliqueux qui vivent sous la tente comme au siècle d'Abraham ou de Mahomet, de marins intrépides, d'agriculteurs et de commerçants aventureux, qui disputent encore aux Européens le monopole du commerce sur la côte orientale d'Afrique.

3° Les *Persans*, braves, spirituels, industrieux, curieux de la civilisation européenne, mais qui ont peine à secouer le poids de plusieurs siècles d'anarchie et de despotisme.

4° Les hordes du Turkhestan, *Boukhariens* sédentaires, *Turcomans* nomades et brigands, mais également fanati-

ques et fermant leur frontière aux idées et aux hommes de l'Occident.

5° Les *Afghans*, peuples de montagnards, autrefois les dominateurs de l'Asie centrale et les conquérants des Indes, aujourd'hui dominés à leur tour par l'influence anglaise.

6° Presque toutes les populations de l'*Hindoustan*, diverses de mœurs et de religion, les unes guerrières comme les Seiks et les Mahrattes, les autres agricoles comme les habitants du Bengale, musulmanes dans le nord, brahmanistes dans l'ouest et dans la presqu'île du Dékan ; mais toutes également attachées à leurs antiques coutumes, fidèles à la division des castes ; indolentes comme les races du midi, quoique capables, à un moment donné, d'une sauvage et terrible énergie, comme elles l'ont prouvé plus d'une fois dans leurs luttes contre l'Angleterre.

A la race jaune appartiennent :

1° La plupart des indigènes de *la Sibérie*, trop peu nombreux pour jouer un rôle important dans l'avenir de cette contrée.

2° Les populations de l'*Empire chinois* et de l'*Indo-Chine*, qui professent presque toutes le bouddhisme, mais dont la langue et le caractère offrent des différences si tranchées : le montagnard *Thibétain* courbé sous les ordres de ses lamas, le *Mongol* nomade, vivant sous la tente et suivant ses troupeaux dans la steppe sans limites, le *Mandchoux* agriculteur et soldat, le *Chinois* dont la civilisation a précédé toutes les autres, inventeur de la poudre, de la boussole, de l'imprimerie, agriculteur sans rival, ouvrier habile et intelligent, doué au plus haut point du génie mercantile ; mais lâche, fourbe, gâté par le despotisme, et n'ayant d'autre dieu, d'autre loi, ni d'autre morale que l'intérêt.

3° Enfin les *Japonais*, race intelligente, fière et brave, aimant et cherchant le progrès, mais encore sous le joug des superstitions religieuses et d'une féodalité oppressive qui paralyse les ressources de la nation.

Au milieu de ces 860 millions d'Asiatiques, dont 600 millions de race jaune, vivent quelques centaines de mil-

liers d'Européens, deux cent mille Anglais à Aden, aux Indes, à Hong-Kong et en Chine; deux cent mille Russes presque tous soldats, fonctionnaires, marchands, ou exilés au Caucase et en Sibérie; dix à douze mille Français, à Pondichéry, à Chandernagor, à Mahé, à Saïgon et en Chine; quelques milliers de Portugais à Goa et à Macao : et cependant cette poignée d'hommes qui sent derrière elle la civilisation et la puissance de l'Europe, gouverne aux Indes 180 millions de sujets conquis par la Grande-Bretagne, civilise la Sibérie, fait tomber la barrière de la Chine et du Japon, et tantôt par l'action pacifique des missionnaires, des voyageurs et des commerçants, tantôt par les armes de la Russie, de l'Angleterre et de la France, répand dans toute l'Asie les idées modernes de justice et de progrès.

Les races asiatiques ont un long chemin à parcourir pour s'élever au niveau des nations civilisées de l'Ancien et du Nouveau Monde. Le fanatisme musulman, bouddhiste ou brahmaniste; dans beaucoup d'États l'esclavage, dans presque tous le despotisme avec son cortége ordinaire d'anarchie et de corruption, concourent avec l'action du climat à entraver le progrès moral et le progrès matériel, industrie, commerce, bien-être. Cependant, les barrières de l'Asie tombent de toutes parts: les gouvernements de Perse et de Turquie ouvrent des routes, construisent des télégraphes et des chemins de fer, et favorisent avec persévérance l'introduction des découvertes et par conséquent des idées européennes. Des traités de commerce imposés à l'Empire Chinois, au Japon, au Royaume d'Annam, et signés volontairement par la Turquie, la Perse, les Birmans, les Siamois, règlent les relations des principaux États asiatiques avec les puissances commerçantes de l'Europe et de l'Amérique : la présence des consuls et des stations navales est une garantie pour le commerce : enfin les colonies européennes et surtout l'empire anglais des Indes et l'empire russe de la Sibérie et du Caucase, qui couvrent plus d'un tiers de la superficie du continent, forment l'un au midi, l'autre au nord, deux foyers de propa-

gande et d'activité commerciale, tandis que la France étend son influence dans l'extrême Orient, et partage le rôle de missionnaire armé de la civilisation avec les deux grandes puissances rivales qui tiennent dans leurs mains les destinées futures de l'Asie.

CHAPITRE II.

ROUTE DE L'ASIE MÉRIDIONALE ET ORIENTALE PAR L'ISTHME DE SUEZ.

(Compagnie péninsulaire et orientale. — Messageries impériales.)

ARABIE.

Bornes. Superficie. — L'Arabie est une large presqu'île aux côtes abruptes et peu découpées, située entre 30° et 57° long. est, 12° et 30° 6' latitude nord, et bornée au nord par la Palestine, le désert de Syrie et la vallée de l'Euphrate, à l'est par le golfe Persique et le détroit d'Ormuz, au sud par la mer d'Oman, à l'ouest par le détroit de Bab-el Mandeb, la mer Rouge et l'isthme de Suez. La superficie est d'environ 2,800,000 k. c. ; la population de dix à douze millions d'habitants qui se partagent entre la Porte Ottomane, souveraine de l'Hedjaz à l'ouest; les imans de Sana, de Mascate, etc... souverains de l'Yémen et de l'Oman au sud et au sud-est ; et les farouches tribus des Bédouins et des Wahabites au centre et au nord.

Situation commerciale. — L'Arabie doit son importance commerciale à sa position sur la mer Rouge et sur le golfe Persique, et à sa situation intermédiaire entre l'Afrique et l'Asie. Au moyen âge, les navigateurs arabes, profitant habilement de la périodicité des moussons et de la direction des courants, allaient chercher aux Indes et sur les côtes orientales de l'Afrique les marchandises qu'ils

rapportaient à Suez et à Bassora, et tout le commerce de l'Europe et de l'extrême Orient passait entre leurs mains. Le canal de Suez et le chemin de fer de l'Euphrate pourront faire renaître ces destinées brillantes de l'Arabie ; et depuis trente ans le mouvement de la navigation dans la mer Rouge a déjà plus que décuplé.

Principaux ports et places de commerce. — Le centre de l'influence européenne en Arabie, le principal débouché du commerce de l'Yémen, la première station asiatique de la grande route des Indes, c'est **Aden** à l'entrée du détroit de Bab-el-Mandeb, le Gibraltar de la mer Rouge, et comme Gibraltar, possession anglaise, abondamment pourvue d'eau, possédant un excellent port, située à 6 jours de Suez, et peuplée de 35 à 40,000 habitants. Aden est redevenu port franc depuis l'occupation anglaise (1838). C'est l'entrepôt des marchandises européennes destinées à l'Arabie, la station des vapeurs des Messageries Impériales et de la Compagnie anglaise péninsulaire et orientale qui se dirigent vers les Indes, vers Suez, vers l'Océanie, le point de départ des correspondances anglaises et françaises pour Maurice et la Réunion. L'ouverture du canal de Suez fera de cette ville la plus importante station maritime, et l'un des premiers entrepôts du commerce de l'Orient, et donnera raison contre elle-même à la politique anglaise, qui tout en proclamant l'impossibilité du percement de l'isthme, a su occuper si à propos les deux clefs de la mer Rouge, Aden et l'île de Perim, au milieu même du détroit, dont elle commande les deux rives. Deux autres ports de la mer Rouge entretiennent des relations directes avec l'Europe, Djeddah et Hodeïdah.

Djeddah, à moitié chemin de Suez et d'Aden, station des bateaux à vapeur anglais de la ligne des Indes, doit son importance au voisinage des deux villes saintes, la *Mecque* et *Médine*, dont elle est le port. Chaque année, 200,000 pèlerins partis de tous les points du monde musulman, de l'Inde et de Java, par les bâtiments anglais et hollandais, de l'Afrique et du littoral de l'Arabie et du golfe Per-

sique, par les bateaux à vapeur de Suez et d'Aden ou par les barques arabes, de l'Égypte, de Damas, de Bagdad, par les caravanes, se donnent rendez-vous au temple de la Caaba et au tombeau de Mahomet. Les opérations commerciales se mêlent aux pratiques religieuses, et l'on évalue à plus de 130 millions les marchandises que les pèlerins apportent avec eux et qu'ils échangent avec 30 ou 40 0/0 de bénéfices. L'Angleterre, la Suisse, la Hollande, l'Autriche, les États-Unis, sont représentés à la Mecque par les produits de leur industrie, que les pèlerins y apportent de Constantinople ou des entrepôts de l'Orient. Grâce à cette affluence, le commerce de Djeddah dépasse 35 millions, dont les deux tiers à l'importation. Ce port appartient comme la Mecque et Médine à la Porte-Ottomane.

Hodeïdah (28,000 h.), et les ports moins considérables de *Konfouda* et de *Loheia*, situés sur la côte de l'Yémen, et soumis à la suzeraineté de la Porte, doivent leur prospérité à la décadence de *Moka*, ruinée par la concurrence d'Aden, et sont devenus les entrepôts du commerce des cafés, que Moka centralisait autrefois.

La mer d'Oman n'offre aucun port considérable, non plus que le golfe Persique; mais à l'entrée du détroit d'Ormuz s'élève la ville de **Mascate** (60,000 h.) que la sûreté de son mouillage, ses eaux limpides et abondantes, ses bois de chauffage et de construction désignent comme un port d'escale et de ravitaillement, en même temps que sa position en fait l'entrepôt des produits de la côte orientale d'Afrique, du golfe Persique, de la mer Rouge qu'elle échange contre ceux de l'Inde ou de l'extrême Orient. Résidence d'un iman qui domine sur la côte de Zanguebar et sur le sud-est de l'Arabie, ouverte à la navigation européenne, visitée par des navires anglais, hollandais, américains et français, Mascate a une marine nationale qui pousse ses courses jusqu'à Batavia, Calcutta, Maurice, et Hodeïdah, et qui fait à elle seule la moitié du commerce du golfe Persique.

Climat. Productions. — Les ports de l'Arabie sont seuls accessibles aux Européens; à peine quelques hardis

voyageurs ont-ils osé se risquer dans l'intérieur, au milieu de populations fanatiques, sur ces routes de caravanes qui sont les seules voies de communication, et que la sécheresse, les tempêtes du désert, les hordes de pillards, sèment de dangers sans nombre.

Dévorée par un soleil brûlant, sauf dans les fraîches vallées de l'Yémen; sans cours d'eau considérable, coupée par des chaînes de montagnes sur lesquelles s'appuient les plateaux intérieurs, tantôt sablonneux et semés d'oasis comme le Sahara, tantôt couverts de longues herbes comme les steppes de l'Asie, tantôt même cultivés, et parsemés de quelques villes aux maisons de briques, comme le pays des Wahabites, l'Arabie possède toutes les plantes des terres tropicales, produit assez de maïs et de froment pour la consommation de ses habitants, assez de fourrages pour la nourriture des moutons, des bœufs, des chameaux, des ânes et surtout des chevaux, qui font presque toute la richesse des populations de l'intérieur.

Objets d'échanges. — Elle exporte les *fruits*, dattes, figues, oranges, amandes, les *plantes médicinales*, aloès, ricin, séné; quelques indigos ou autres plantes tinctoriales; les *aromates* tels que l'encens, le benjoin, etc., les *gommes* du baumier, de l'acacia, etc., si estimées dans tout l'Orient; et surtout ces *cafés* de l'Yémen, aux fèves irrégulières, au parfum pénétrant, à la couleur d'un jaune verdâtre, si célèbres sous le nom de Mokas, bien qu'ils s'exportent par Hodeïdah et Aden; produit spécial et indigène de l'Arabie, que les Européens ont répandu sur toute la surface du globe, mais qui n'a conservé nulle part sans altération le parfum du sol natal. On évalue la production moyenne de Moka à 2 millions et demi de kilog. représentant une valeur approximative de 8 millions de francs, sur le marché d'Aden.

A ces produits agricoles il faut ajouter comme objets d'exportation quelques laines, les plumes d'autruche, les perles et le corail des îles *Bahrein* et de la côte de Mascate : on ignore s'il reste encore quelques traces des richesses minérales de l'Arabie si vantée pour ses mines

d'or et ses pierres précieuses; mais le sel gemme est aujourd'hui la seule exploitation importante. En échange de ces objets, l'Arabie reçoit de l'Europe, et surtout de l'*Angleterre*, par Suez, les métaux, la quincaillerie, les tissus, la verrerie, le savon, la houille, destinée aux dépôts de charbon de Djeddah et d'Aden : de l'*Égypte* les céréales et le sucre : de l'*Afrique orientale* les plumes, l'ivoire, les esclaves amenés par les commerçants de Mascate : de la *Syrie*, les soies et les tissus mélangés : de l'*Inde*, les mousselines, les cotonnades légères, les ceintures de soie, les épices et surtout le riz : de la *Perse*, les châles, les tapis, les pierres précieuses dont Mascate est l'entrepôt.

Les foires de la Mecque, les marchés d'Aden et de Mascate, sont les principaux centres de ce commerce dont il est impossible d'évaluer exactement le mouvement.

Etat social et politique. Traités de commerce. — L'état social et politique de l'Arabie n'a pas changé depuis Mahomet : c'est toujours la même vie patriarcale, la même imagination enthousiaste, le même fanatisme, les mêmes habitudes de brigandage, de bravoure chevaleresque, d'hospitalité, de vengeances implacables. Le commerce européen ne peut fréquenter que les ports, l'intérieur est inabordable, et même, sur la côte, l'Européen doit respecter avec soin les préjugés de la population, s'il ne veut s'exposer à de sanglantes représailles. Des consuls européens résident à Djeddah, et la partie de la côte soumise à la suzeraineté de la Porte est comprise dans les traités conclus avec l'Égypte et la Turquie. A Mascate, le commerce européen trouve une bienveillante protection, et l'Iman a signé avec les États-Unis, l'Angleterre et la France, des traités qui stipulent l'entière liberté du commerce, suppriment les prohibitions et les droits de sortie, et remplacent toutes les taxes par un droit d'importation de 5 0/0 de la valeur.

Monnaies. Poids et mesures. — Il n'existe en Arabie aucun système régulier de poids et mesures : chaque peuple emploie les siens : il en est de même des monnaies : les plus estimées sont la piastre d'Espagne, la piastre au-

trichienne ou talari à l'effigie de Marie-Thérèse, et la couronne anglaise : les monnaies d'or n'ont pas cours.

PERSE.

La **Perse**, située entre 42° et 58° longit. est, 25° et 39° latit. nord, est bornée au nord par le Turkestan, la mer Caspienne et la Russie transcaucasienne, à l'ouest par la Turquie d'Asie, au sud par le golfe Persique, à l'est par le Béloutchistan et l'Afghanistan.

La superficie est d'environ 1,047,000 k. c., la population de 12 millions d'habitants. La capitale est Téhéran.

Le golfe Persique. Principaux ports. — La Perse est baignée par deux mers, le golfe Persique et la Caspienne.

Le meilleur port du golfe Persique est *Bender-Abasi*, sous un ciel brûlant et sur une côte malsaine, à 24 heures de Mascate, à cinq jours de Bombay, à six jours d'Aden. Cependant son antique prospérité a passé depuis le commencement du siècle à *Mohammeria*, près de l'embouchure du Chat-el-Arab, et à *Bushir* (25,000 h.), ville insalubre et mauvais port, qui est aujourd'hui le centre des relations maritimes de la Perse avec la Turquie d'Asie et les Indes anglaises, et dont le commerce s'élevait déjà en 1830 à 68 millions. Ces deux villes sont rattachées à Bombay et à Mascate par un service de vapeurs anglais.

La mer Caspienne. — La Perse, qui touche aux Indes et à l'Arabie par le golfe Persique, est à quelques jours de l'embouchure du Volga par la mer Caspienne ; *Astrabad*, le principal port persan, sur cette côte dangereuse et escarpée, est desservi par les vapeurs de la Compagnie russe du Volga, qui accomplissent en neuf jours le trajet d'Astrakan par Petrowsk et Bakou.

Du reste, les Persans sont des navigateurs peu entreprenants, leur marine ne se compose que de barques de pêcheurs, et leur véritable débouché maritime n'est ni à

Bushir, ni à Astrabad; il est à *Trébizonde* sur la mer Noire, dans la Turquie d'Asie où vient aboutir tout le trafic international entre l'Europe et la Perse.

Routes de caravanes. — Les routes de caravanes sont donc la principale voie du commerce extérieur et le seul moyen de communication intérieure, car la Perse n'a pas de cours d'eau navigables.

De **Téhéran** qui tend de plus en plus à devenir l'entrepôt du commerce de l'Empire, comme elle en est la capitale, rayonnent sept voies principales qui viennent aboutir à toutes les frontières.

1° De *Téhéran à Trébizonde* par *Cazbin* et **Tauris** (140,000 h.), entrepôt du commerce persan avec l'Europe, siége de comptoirs français, allemands, suisses et grecs, l'une des villes les plus commerçantes de l'Asie. Le trajet de Tauris à Trébizonde par Erzeroum, est de vingt-cinq à trente-cinq jours, et 3,000 conducteurs, 16,000 bêtes de somme circulent continuellement sur cette route que le gouvernement turc s'occupe enfin d'améliorer.

2° De *Téhéran à Tiflis* et aux défilés du Caucase par Tauris et Érivan: le gouvernement russe admet en franchise par cette frontière les produits de la Perse; mais malgré cet avantage il n'a pu réussir à détourner le courant qui les porte vers Trébizonde.

3° De *Téhéran à Bagdad* par *Hamadan, Kirmanschâh*, et le pays des Kurdes dont les tribus insoumises arrêtent souvent les caravanes.

4° De *Téhéran à Bushir* par *Kaschan*, **Ispahan** (80,000 h.), l'un des centres commerciaux de la Perse, et *Schiraz*, entrepôt du trafic de Bender-Abasi et de Bushir.

5° De *Téhéran à Candahar* et *à Hayderabad* par *Yezd*, un des centres de l'industrie persane, sur la limite du grand désert de Kerman.

6° De *Téhéran à Hérat*, *à Caboul* et *à Lahore* par *Meschd* (40,000 h.), capitale du Khorassan.

7° De *Téhéran à Khiva* et *Boukhara* par le littoral de la Caspienne qu'infestent les tribus des Turkomans, ou par Mesched et le Khorassan.

Chemins de fer. Télégraphes.— Le gouvernement persan a concédé à une compagnie russe la construction d'un réseau de chemins de fer dont la principale ligne, partant de Tauris, aboutirait à Bushir par Téhéran et Ispahan.

Des lignes télégraphiques partant de Téhéran se rattachent à l'Europe par Trébizonde et les lignes russes du Caucase, et au télégraphe anglo-indien par Bushir et par Bagdad.

Climat. Productions.— Le territoire de la Perse se compose d'une suite de plateaux qui descendent en amphithéâtre vers le golfe Persique, mais qui plongent brusquement dans la Caspienne, par de hautes falaises calcaires. Brûlant et malsain sur les côtes méridionales, le climat est tempéré dans les vallées du nord et du centre, et presque rigoureux sur les plateaux de l'Arménie persane. A l'est, s'étendent de vastes déserts couverts d'efflorescences salines, au centre des plateaux arides, fertilisés à grand'peine par les canaux d'irrigation : mais au sud et au nord, dans le Farsistan, dans le Khorassan s'étagent sur la pente des montagnes, des terres bien arrosées et d'une merveilleuse fécondité. Bien que la vingtième partie du sol tout au plus soit en culture, les céréales, le riz, les fruits suffisent à la consommation intérieure, les vins de Schiraz sont célèbres; l'indigo, le coton, l'opium, la noix de galle, les plantes médicinales, le tombeki (tabac) d'Ispahan, le lin, la gomme, s'exportent en Asie et en Europe : la culture du fourrage et l'éducation du cheval, du chameau, des bêtes à laine et du gros bétail sont très-répandues ; mais la principale richesse de la Perse est la soie qui se récolte à Kaschan, à Yezd, à Meschéd, à Cazbin et surtout à Rescht sur les bords de la Caspienne, dont la production s'élevait, en 1863, à 206,000 kilogrammes.

La houille se rencontre sur les bords du golfe Persique; le pétrole dans presque toute la Perse, et les montagnes renferment des mines de fer, de cuivre, quelques gisements aurifères, et des pierres précieuses.

L'industrie persane n'est pas sans importance : les toiles imprimées et les cotonnades d'*Ispahan* et de *Borondzird*, les châles et les feutres de *Kerman*, les soieries d'*Yezd*, de *Rescht* et de *Kaschan*, les cartonnages d'Ispahan, les mosaïques de Schiraz, les armes de *Mesched* et de Cazbin, les poteries et les tanneries de Hamadan, soutiennent encore leur antique réputation, et depuis quelques années des essais heureux ont été faits pour introduire la raffinerie du sucre.

Commerce extérieur. — Nous manquons de documents pour apprécier le commerce intérieur de la Perse et l'importance de ses relations avec Boukhara, Hérat, Candahar, Bagdad et l'Arabie; quant à son commerce avec l'Europe ou les possessions européennes il se concentre sur deux points, Tauris et Bushir.

Exportation et importation par Tauris. — En 1863 on évaluait à 40 millions *l'exportation* persane par Tauris : elle consistait en soies gréges, graines de vers à soie, noix de galle, cire jaune, plantes médicinales, tombeki, matières tinctoriales, cuirs, fruits secs, etc...

L'*importation* européenne s'élevait à plus de 70 millions et consistait en étoffes anglaises, allemandes et françaises, en articles de Paris, cristaux, porcelaines, horlogerie suisse, armes et métaux fournis surtout par la Russie. Les vins et les soieries de France, et nos sucres raffinés trouveraient sur le marché de Tauris un débouché avantageux, et feraient aisément concurrence aux produits indigènes.

Commerce par Bushir. — Les *exportations* par Bushir consistent en soies, laines de Kerman, châles, tapis, soieries de Yezd, chevaux, fruits secs; les *importations* en indigo, sucre et épices de l'Inde, étain de Banca, café d'Arabie, mousselines des Indes, cotonnades, coutellerie et aciers anglais. Le mouvement de ce commerce, dont l'Angleterre a le monopole, s'élève à plus de 70 millions.

Etat social. Traités de commerce, etc. — Le Persan, brave, spirituel, aimant le luxe et le plaisir, doué de

l'instinct du négoce, et d'une finesse qui va jusqu'à la ruse, est une des races les moins abâtardies de l'Asie. Le gouvernement, bien que despotique, semble animé d'un désir sincère de progrès. Réformes administratives, création d'écoles spéciales, organisation des troupes à l'européenne, concessions de télégraphes et de chemins de fer, mesures énergiques contre les pillards Kurdes et Turkomans, traités de commerce avec l'Angleterre, la Russie, la France, la Turquie, le Zollverein, et la Suisse, se succèdent depuis quelques années avec rapidité et développent les ressources d'une riche contrée à qui il ne manque que des voies de communication moins lentes et plus sûres. Pressée entre la Russie, au nord, et l'Angleterre au sud et à l'est, la Perse semble disposée, pour échapper à l'étreinte de ces deux puissantes voisines, à s'appuyer sur la France; et le commerce français pourrait profiter de cet intérêt politique pour s'ouvrir en Perse des débouchés dont l'importance grandit à mesure que les communications deviennent plus faciles.

Mesures et monnaies. — Les principales monnaies usitées en Perse sont le *kraus*, 1 fr. 20 c. et le *toman*, 15 fr. 95 c. Le poids le plus employé est le *batman*, 3 kilogrammes. Les droits de douane sont de 4 0/0 de la valeur.

TURKESTAN.

Le Turkestan, borné au nord par la steppe des Kirghiz qui dépend de la Sibérie; à l'est, par les monts Thian-Chan et Bolour qui le séparent de l'empire Chinois; au sud, par l'Hindou-Kouch et les monts du Khorassan qui le séparent du Cachemire, du Caboul, de l'Hérat et de la Perse; à l'est, par la Caspienne, est de tous les pays de l'Asie le plus inaccessible au commerce européen. Sur un territoire de 2 millions de kil. carrés, vivent disséminés 10 ou 12 millions d'habitants, les **Turkomans**, pasteurs et brigands, qui errent dans des steppes sablonneuses, à l'est de la Caspienne, et au sud du lac d'Aral, les **Ouzbeks**, sujets du

Khan de Khiva, et à demi vassaux de la Russie, qui habitent la fertile vallée de l'*Amou-Daria*, les **Boukhariens**, musulmans fanatiques, les plus civilisés et les plus puissants des indigènes du Turkestan, soumis au Khan de *Boukhara*, dont la domination s'étend sur les riches contrées qui forment le bassin supérieur de l'Amou-Daria; les montagnards du Khanat de *Kondouz*, au pied de l'Hindou-Kouch et des Bolour, et les **Kirghiz** du Khanat de *Khokand*, maîtres de la vallée du *Sir Daria*, et des passages de la Chine par les monts Alack.

Tout le commerce se fait par les deux grands fleuves du *Sir-Daria* et de l'*Amou-Daria*, tributaires du lac d'Aral, et par les routes de caravanes dont le centre est *Boukhara* (70,000 h.), l'un des grands marchés de l'Asie centrale, et qui rayonnent vers la Russie par Khiva, et Orenbourg, vers la Sibérie par Khokand, Taschkend et la steppe des Kirghiz, vers la Perse par Mesched, vers Hérat par Karshi, vers les Indes par Caboul, Cachemire et les défilés des monts Bolour (Badachkhan), enfin vers la Chine par Kaschgar.

La Russie est le seul pays européen qui entretienne des relations directes avec le Turkestan; dominant à Khiva, maîtresse de presque tout le Khanat de Khokand, en guerre avec celui de Boukhara, la Russie s'avance pas à pas sur la route de la Chine et des Indes, tandis que les Afghans, avant-garde de l'Angleterre, envahissent de leur côté le sud du Turkestan.

La Russie échange à Boukhara, ou à Orenbourg, les draps, les mousselines, les cotonnades, les soieries, les velours, les cuirs, les sucres raffinés, le fer, contre les cotons, les soies, les fruits de la Boukharie, les thés de la Chine, les châles de Cachemire : ce commerce représente une valeur de 28 à 30 millions, et si les routes étaient plus sûres, si les Kirghiz, les Turkomans et les Ouzbeks savaient donner plus de soin à leurs bestiaux, aux laines de leurs nombreux moutons, les échanges ne tarderaient pas à s'élever rapidement. De la Perse et des Indes Orientales, Boukhara reçoit quelques marchandises anglaises, coton-

nades ou bijouterie, des cafés, et des châles : de la Chine, du thé et des fourrures, qu'elle réexporte en partie.

Les Boukhares, intelligents et industrieux, excellant dans la fabrication des armes, des tapis, des étoffes de soie et de coton, seraient sans doute appelés à un brillant avenir, si la Russie ouvrait leur pays au commerce européen, et les délivrait du joug des Ouzbeks dont le fanatisme et les instincts sanguinaires rendent impossible toute relation avec les pays civilisés, à moins qu'ils ne soient assez voisins pour leur inspirer, comme les Russes, une terreur qui leur tient lieu d'intelligence et de vertus hospitalières.

AFGHANISTAN ET BÉLOUTCHISTAN.

Entre la Perse et les Indes anglaises, s'étendent de vastes territoires qui, sans être directement soumis à l'Angleterre, obéissent à son influence, et lui servent de postes avancés : ce sont l'Afghanistan et le Béloutchistan ou Mekran.

Borné à l'est par les Indes, au nord par le Turkestan, à l'ouest par la Perse, au sud par le Béloutchistan, qui s'étend sur le littoral de la mer d'Oman, entre les bouches de l'Indus et le golfe Persique, l'Afghanistan est un pays de montagnes, au climat tempéré, aux vallées fertiles, habité par des peuples belliqueux, autrefois conquérants de l'Inde occidentale et de la Perse, et qui doit son importance au commerce de transit, et à sa position intermédiaire entre les Indes, la Perse et le Turkestan.

Routes de caravanes. — L'Afghanistan est traversé par deux grandes routes de caravanes : 1° celle de *Lahore* et de *Cachemire* à *Téhéran*, par Peïchaver, le défilé de Djell-al-Abad, *Caboul* (60,000 h.), et *Hérat* (60,000 h.), deux des grands entrepôts de l'Asie centrale où se croisent les routes de l'Inde, de la Perse et de la Boukharie. 2° Celle de *Kouratchi* (Kurrachee) et de *Hayderabad* à *Ispahan*,

par le défilé de Boltan, la grande ville de *Candahar* (100,000 h.), et le désert de Kerman.

Les Afghans échangent contre les marchandises européennes, le sucre, l'indigo, les épices, les mousselines qui leur viennent de l'Inde; contre les thés de la Chine, contre les chevaux et la cochenille du Turkestan, les fruits, le tabac, le riz, le coton, la garance, les céréales que produisent en abondance leurs fertiles vallées, la laine de leurs troupeaux, la soie et quelques objets manufacturés tels que les châles, les turbans, les armes et la maroquinerie. Il est du reste impossible de fixer le chiffre de ce commerce : les poids, mesures et monnaies sont ceux de l'Inde et de la Perse.

L'Afghanistan est divisé en deux États : le royaume de **Caboul** (4,000,000 d'habitants), tout dévoué à l'Angleterre, et celui de **Hérat** (1,600,000 h.), sans cesse disputé entre la Perse et le Caboul, derrière lesquels se cachent des rivalités plus puissantes, et de plus vastes ambitions, celles de la Russie et de la Grande-Bretagne.

Quant aux tribus nomades qui parcourent les steppes du Béloutchistan, elles n'ont d'autre débouché pour leurs laines, et leurs bois de construction, et d'autres marchés d'approvisionnement que deux ports anglais ou soumis à l'influence anglaise, Kouratchi et Bender-Abasi sur le détroit d'Ormuz.

CHAPITRE III.

INDES ANGLAISES.

Bornes. Superficie. Divisions politiques. — L'Empire anglais des Indes s'étend aujourd'hui du 2e au 34e parallèle nord; du 68e au 102e degré de longitude orientale. Il est borné à l'ouest par l'Afghanistan, le Béloutchistan, et la mer d'Oman, au sud par la mer des Indes, le golfe du Bengale, le golfe de Martaban et le détroit de Ma-

laka, à l'est par les empires de Siam et des Birmans, au nord par l'Himalaya qui le sépare du Thibet.

Il comprend l'Hindoustan proprement dit, la presqu'île du Dékan, les îles Ceylan, Laquedives et Maldives dans la mer des Indes, Nicobar et Andaman dans le golfe du Bengale, et le littoral de l'Indo-Chine depuis les bouches de l'Iraouaddy jusqu'à l'île de Singapour.

Sur cette vaste superficie de plus de 3,550,000 kil. c. où vivent 190 millions d'hommes, tout est sujet ou vassal de la Grande-Bretagne, sauf les colonies françaises de *Pondichéry*, *Chandernagor*, *Mahé*, *Karikal* et *Yanaon*, avec leur population de 260,000 h., et leur superficie de 490 kil. c., les colonies portugaises de Diu, Damao et Goa (440 kil. c. et 164,000 h.), et quelques petits États indigènes, le Cachemire et le Ladak protégés de l'Angleterre, et le Boutan déjà envahi et sur le point d'être conquis.

Les possessions anglaises se divisent en **possessions immédiates** gouvernées et administrées directement par l'Angleterre, et qui forment les trois grandes présidences du *Bengale*, chef-lieu Calcutta, de *Bombay* et de *Madras*; et **possessions médiates** telles que le Népaul, le Guzerat, le Dékan, le Maïssour, gouvernées en apparence par des rajahs indigènes, mais en réalité par des résidents anglais, soumises à un tribut et surveillées par des garnisons britanniques.

Climat. Productions. — Le climat de l'Inde, comme celui de toutes les régions tropicales, n'a que deux saisons, celle des pluies pendant la mousson du sud-ouest, d'avril à octobre, et celle de la sécheresse pendant la mousson du nord-est, d'octobre à avril; mais il varie suivant l'exposition et l'altitude, brûlant et malsain, sur presque tout le littoral, dans le delta fangeux du Gange et dans les vastes plaines du Bengale; frais et salubre sur les plateaux du Dékan, dans le Pendjaub et dans les riantes vallées de l'Himalaya. L'aspect du sol n'offre pas moins de variété : au nord, la chaîne granitique de l'Himalaya, avec ses pics de 9,000 mètres et ses neiges éternelles; au centre, dans le bassin du Gange et de l'Indus, des plaines d'une merveil-

leuse fertilité, coupées de forêts, de jungles impénétrables et de déserts sablonneux : au sud, dans la presqu'île du Dékan, dont les contours sont tracés par les escarpements de la double chaîne des Ghates, un sol tourmenté, de fraîches vallées, des plateaux tour à tour âpres ou fertiles. La richesse de cette terre, échauffée par le soleil des tropiques, est inépuisable; toutes les productions du globe semblent s'y être donné rendez-vous. Les *céréales* donnent chaque année deux récoltes, et les blés du Guzerat, les avoines du Scinde et du Pendjaub le disputent aux plus belles qualités d'Europe. Le *riz* abonde dans l'Indo-Chine anglaise, dans le Bengale, dans la province de Madras. Les légumes et les *fruits* de toute espèce, l'oranger, le figuier, le palmier, le *tabac*, le bétel, prospèrent dans toutes les provinces; l'île de Ceylan récolte seule plus de 18 millions de kilogrammes de *cafés* sans compter la production du Malabar, de Maïssour et de Malaka : le *thé* du Bengale, du Pendjaub et de Ceylan entre pour près d'un tiers dans la consommation anglaise, et le dispute à celui de la Chine : les *épices*, poivre du Malabar, de Ceylan, et de Singapour, cannelle, gingembre, badiane de Ceylan, rivalisent avec les produits des Indes néerlandaises : la *culture de la canne à sucre* s'étend chaque jour : les *plantes médicinales*, ricin, camphrier, aloès, jalap, etc., croissent spontanément; l'*opium*, ce fléau de l'Orient, fait la richesse du Bengale. Les plantes utiles à l'industrie ne sont pas moins nombreuses : les *cotons* de Surate et de Madras ont un moment remplacé ceux de l'Amérique, et cette culture restera désormais, malgré des spéculations insensées et des espérances exagérées, une des richesses de l'Inde, dont la production a décuplé de 1861 à 1864 : parmi les *plantes tinctoriales*, safran, nerprun, etc... *l'indigo* tient le premier rang; et cette culture n'a cessé de s'étendre à Madras, dans le Bengale, dans l'Oude, malgré le peu de profit qu'en tire d'ordinaire le cultivateur indigène : la *jute*, le *chanvre*, le *lin*, les graines et les plantes oléagineuses, les arbres à gomme, les immenses forêts de bambous, de sapins, de chênes; les bois de construction sans rivaux dans le monde, tels que le tek de Cey-

lan, les bois précieux, sandal, ébène, etc... complètent ce tableau des richesses de l'Inde. Malgré le préjugé religieux qui interdit aux brahmanistes l'usage de la viande de bœuf, de nombreux troupeaux paissent dans les riches prairies du Gange et de l'Indus : la laine des moutons du Sindhy rivalise avec celle de l'Australie; la race des chèvres du Thibet est acclimatée dans les hautes vallées de l'Himalaya : le cheval, le chameau, l'éléphant sont répandus dans toute la péninsule : enfin la culture du mûrier et l'éducation des vers à soie a fait d'immenses progrès au Bengale, où la production dépasse 700,000 kilog.

L'Inde possède tous les minéraux comme toutes les productions végétales : la *houille* dans la vallée du Gange (province de Benarès), et dans celle de la Nerbuddah (province de Bombay); le *fer* dans presque toutes les provinces; le *cuivre* dans le district d'Agrah, le *plomb* et l'*étain* dans le Pendjaub, le *zinc* dans toute la péninsule, l'*or* et l'*argent*, au Bengale, et à Golconde, les *diamants* et les pierres précieuses à Ceylan, et dans les cantons d'Orissa, de Golconde et de Visapour; les *marbres* et l'*albâtre* dans la chaîne des monts Ghates et des monts Windhya, le *graphite* à Ceylan; le *salpêtre* à Ceylan, dans le Pendjaub et surtout au Bengale (Tirhut), le *pétrole* dans l'Indo-Chine anglaise et au Pendjaub, le *sel* dans les lacs du Guzerat et du Sindhy. La pêche des *perles* dans le détroit de Manaar sur les côtes de Ceylan, celle des *cauris*, coquillage qui sert de monnaie aux Indes, en Afrique et en Cochinchine, et qui se trouve surtout aux îles Maldives, occupent une partie de la population des côtes et sont l'objet d'un commerce considérable avec l'Asie, l'Afrique et même l'Europe.

Production industrielle. — L'industrie autrefois si florissante des Indes, n'a plus de débouchés que dans les contrées asiatiques : les cotonnades de Madras, de Calicut, de Madapolam, les mousselines de Dakka et de Surate, la joaillerie de Benarès et de Delhi, les aciers et les soieries du Bengale, ont depuis longtemps cédé le pas aux produits de l'industrie européenne, qui entrent de plus en plus

dans la consommation indigène; les seuls objets manufacturés que l'Europe reçoive aujourd'hui des Indes sont les fameux *châles* de Cachemire et de Lahore, les foulards aux couleurs fines et brillantes, les sacs d'emballage en toiles de jute, et quelques rares tissus. Les indigoteries, les sucreries, les magnaneries ont pris au contraire d'immenses développements, grâce à l'introduction des procédés européens, et compensent la ruine ou la décadence des autres industries indigènes.

Situation et importance commerciale. — Les Indes avec leur prodigieuse fécondité, leur admirable position commerciale qui domine l'océan Indien et les routes de l'extrême Orient, leur civilisation, dont les origines échappent à l'histoire, ont été de tout temps le rêve des conquérants, et le centre du commerce de l'Asie.

Alexandre, les Arabes, les Mongols, les Afghans les ont tour à tour ravagées ou soumises. Pendant l'antiquité, l'Arabie, les grandes villes de Phénicie, et plus tard Alexandrie durent une partie de leur richesse au commerce des Indes, dont elles étaient les entrepôts. Au moyen âge, les Arabes eurent le monopole de cet immense trafic. Leurs navires apportaient à Suez et à Bassora, les épices, les étoffes, et les pierres précieuses que les caravanes transportaient à Alexandrie, à Tripoli, à Beyrouth, où venaient les chercher les Vénitiens, les Génois et les Grecs.

La découverte du cap de Bonne-Espérance opéra une révolution dans les relations de l'Europe et des Indes. Les Portugais remplacèrent à la fois les Vénitiens et les Arabes, et fondèrent un empire qui s'étendit un moment d'Aden à Malaka. La ruine du Portugal, conquis par l'Espagne, amena la dissolution de son empire colonial, et laissa les Hollandais maîtres du commerce de l'Inde jusqu'au milieu du XVIIe siècle où les deux grandes compagnies anglaise et française s'en emparèrent à leur tour. Après une période brillante signalée par les noms de Dupleix et de la Bourdonnaye, la ruine des établissements français fut consommée par le traité de 1763 : l'Angleterre, désormais sans rivale, écrasa les résistances indigènes; et quand

elle eut perdu ses colonies d'Amérique par le soulèvement des États-Unis, elle reporta sur son empire des Indes toute son activité conquérante et commerciale. Aujourd'hui, la conquête est un fait accompli malgré des insurrections terribles dont la dernière, la révolte militaire de 1857, a amené la suppression de la Compagnie des Indes, et l'attribution du gouvernement direct à la Couronne britannique.

Rattachée à la métropole par une chaîne de colonies et de stations maritimes qui dominent toutes les voies de communication, la route du Cap par Maurice, le Cap et Sainte-Hélène; celle de Suez par Gibraltar, Malte, Perim et Aden; celle du golfe Persique, par l'île de Karrack et le rocher d'Ormuz; entourée d'une ceinture d'États indigènes, alliés ou vassaux, à l'ouest l'Afghanistan, sur la route de la Perse et de la Boukharie; au nord, le Cachemire et le Ladak sur la route du Thibet; à l'est, l'empire Birman sur celle de la Chine, l'Inde est le foyer de l'influence anglaise en Asie, le centre du commerce et de la puissance britannique, et l'un des plus vastes débouchés pour les produits de la métropole.

Principaux ports. — Le littoral de l'Hindoustan et du Dékan est baigné à l'ouest par la mer d'Oman, à l'est par le golfe du Bengale; celui de l'Indo-Chine anglaise et la presqu'île de Malaka par le golfe du Bengale, le golfe de Martaban, et le détroit de Malaka, qui sépare la presqu'île de l'île de Sumatra.

Cette immense ligne de côtes, dont le développement est de 16,000 kil., présente sur la mer d'Oman depuis le delta de l'Indus et la presqu'île de Guzerat jusqu'au cap Comorin, pointe extrême du Dékan, des escarpements formidables, mais des rades nombreuses et sûres (côte de Malabar): sur le golfe du Bengale, depuis le détroit de Palk, qui sépare du continent l'île de Ceylan, jusqu'aux bouches du Gange, la côte est plate, bordée de bas-fonds, sans ports, et inabordable pour les gros navires (côte de Coromandel). Au delà du Delta, immense marécage qui occupe 2,400 à 2,800 kil. de côtes, commencent les rivages de l'Indo-Chine, bas et humides jusqu'à la presqu'île de Malaka,

espèce d'isthme montagneux large de 120 à 160 kil., long de 800, et qui sépare l'océan Indien de l'océan Pacifique.

Dans le versant de la mer d'Oman, deux ports attirent à eux presque tout le commerce extérieur, Kouratchi (Kurrachee) et Bombay.

Kurrachee, chef-lieu du Sindhy, dans le delta de l'Indus, sur les confins du Béloutchistan et de l'Hindoustan, accessible aux plus forts navires, rattaché à Bombay par une ligne de vapeurs, à tout le bassin de l'Indus par un chemin de fer, est le rendez-vous des caravanes du Mekran et de l'Afghanistan qu'attirent ses foires annuelles, le centre du cabotage et de la pêche dans le golfe Persique, le point où vient aboutir le télégraphe indien. Ses relations directes avec l'Europe s'accroissent chaque jour, sa population a monté en 20 ans de 15,000 à 40,000 habitants ; et sa position le désigne comme le futur débouché du commerce de l'Inde occidentale, et d'une partie du centre de l'Asie.

Bombay (240,000 h. en 1856 ; 818,000 en 1865), situé dans une petite île séparée du continent par un bras de mer de 1 kilomètre, chef-lieu d'une des trois présidences, est un des meilleurs ports de l'Inde et tend à devenir le principal entrepôt du commerce avec l'Europe. Bombay n'est qu'à six jours d'Aden ; des chemins de fer qui s'achèvent rapidement le rattachent à Calcutta, à Madras, au bassin de l'Indus ; et lorsque le canal de Suez sera ouvert, il n'est pas douteux que le trafic européen ne préfère cette voie à celle de Calcutta, et ne fasse de Bombay la première place de commerce de l'Asie.

Cinq lignes de paquebots le rattachent à Aden, à Pointe de Galles, à Kurrachee, à Surate, etc...

Les cotons, les céréales, les cafés, le poivre, la laine, les graines oléagineuses, sont les principaux objets de ses exportations ; son importation consiste surtout en marchandises anglaises (220,000,000 en 1684), en soies écrues de Chine et de Perse, en ivoire et épices des pays de la mer Rouge, en perles du golfe Persique, destinées à la réexportation. La valeur totale des échanges s'élevait en 1862 à plus de 800 millions de francs.

Bombay a hérité de la prospérité de tous les ports de la côte de Malabar. *Cambaye* n'est plus qu'un port ensablé, de 35,000 habitants, au lieu de 160,000 qu'il comptait autrefois; *Surate* (150,000 h.), *Cochin*, *Calicut*, les entrepôts du commerce du Portugal et de la Hollande, au XVIe et au XVIIe siècle, ne reçoivent plus que des navires de Mascate, des barques de pêcheurs, et quelques rares bâtiments européens : les colonies portugaises, *Diu*, *Damao*, *Goa*, la reine de l'océan Indien, aujourd'hui ruinée et remplacée par une ville nouvelle de 20,000 h. entretiennent quelques relations avec la côte de Mozambique, et arment de nombreux bâtiments pêcheurs : enfin le comptoir français de *Mahé* (7,000 h.) présente un mouvement annuel de 50 à 60 bâtiments.

Au sud-est du cap Comorin, à l'entrée du golfe du Bengale, s'étendent les côtes rocheuses mais découpées de l'île de **Ceylan**, l'une des plus riches dépendances de l'Inde, et l'une des positions maritimes les plus importantes de l'océan Indien: ses trois ports principaux sont *Colombo*, capitale de l'île et principal débouché de son commerce, sur la côte sud-ouest; *Trinquemale*, l'un des mouillages les plus sûrs de la mer des Indes, sur la côte nord-est; *Pointe de Galles*, à l'extrémité sud-est de l'île, à dix jours d'Aden, à cinq jours de Bombay, à sept de Calcutta et de Singapour, relâche des *Messageries Impériales* et des lignes anglaises de l'Inde, de la Chine, et de l'Australie. Le chiffre des importations de houille, qui dépasse 10 millions, peut donner une idée du mouvement de navires à vapeur qui viennent s'y approvisionner.

La côte de Coromandel jusqu'aux bouches du Gange, est sans ports, presque sans rades, et d'une pente si adoucie que les navires d'un fort tirant d'eau ne peuvent communiquer avec la terre que par des bateaux plats construits de manière à s'échouer sans danger. Cependant, c'est sur cette côte inhospitalière que s'élève la troisième place de commerce de l'Inde, **Madras**, chef-lieu de présidence (400,000 h.) desservie par les bateaux des Messageries Impériales et de la Compagnie péninsulaire et

orientale, et rattachée par des chemins de fer à Bombay et à Calcutta. Entrepôt des marchandises européennes et de produits du pays tels que sucre, indigo, riz, cotons, graines oléagineuses, cuirs, etc... Madras présente un mouvement moyen de près de 16,000 navires et de 1,900,000 t. (1859-63).

Les autres ports anglais, tels que *Tranquebar*, ancienne colonie danoise, *Mazulipatam*, etc... n'ont plus de relations directes avec l'Europe.

C'est sur la côte de Coromandel que se trouvent les plus importants des établissements français dans les Indes, *Pondichéry* le chef-lieu (45,000 h.), *Karikal*, *Yanaon*, desservis par les Messageries Impériales.

Dans le delta du Gange, le centre du commerce et de la navigation est **Calcutta**, sur l'Hougly, à 160 kil. de la mer, capitale des Indes anglaises, résidence du gouverneur général, et qui datant à peine d'un siècle et demi, compte aujourd'hui plus d'un million d'habitants. Centre des chemins de fer et des télégraphes de l'Inde, rattachée à l'Europe par les Messageries Impériales et la Compagnie péninsulaire et orientale (trajet en 28 jours); à l'extrême Orient, par les correspondances de la Chine et de l'Océanie; Calcutta est encore la première place de commerce de l'Asie, l'entrepôt de l'importation britannique, américaine et française; le principal débouché des opiums, des indigos, des riz, des sucres, de la jute, des soies, des graines oléagineuses, des cotons de l'Inde orientale et septentrionale; le centre des relations avec l'Indo-Chine, la Chine et les Indes néerlandaises, et le grand marché financier de l'Asie anglaise. Le mouvement des échanges, en 1863, atteignait un milliard, et celui de la navigation 1,600,000 tonneaux.

La ville française de *Chandernagor*, située sur l'Hougly, à 25 kil. au-dessus de Calcutta, n'est plus aujourd'hui qu'un comptoir en dehors des routes commerciales, et sans relations directes avec la France.

Au sud-est de Calcutta, dans une île située à l'embouchure du Gange, s'élève la ville d'*Akyab*, enrichie en

quelques années par le commerce du riz, et qui occupe aujourd'hui l'un des premiers rangs parmi les ports du golfe du Bengale.

Le littoral anglais de l'Indo-Chine, qui s'étend des bouches du Gange au détroit de Malaka, a pour principaux ports *Rangoun*, à l'embouchure de l'Iraouaddy, entrepôt des provinces anglaises du Pégou, de Martaban, d'Aracan, de Tenasserim et du royaume indépendant des Birmans; *Amherstown* et *Maulmein*, qui disputent à Rangoun le commerce du riz, des bois de construction et du pétrole, principales richesses du pays. Enfin, sur le détroit de Malaka, grande route de la Chine et de l'Océanie, sont échelonnées trois positions stratégiques et commerciales de premier ordre : au débouché du golfe du Bengale, l'île de *Poulo-Pinang;* au centre du détroit, *Malaka*, et à l'extrémité, l'île et la ville de **Singapour** (100,000 h.), la clef de l'océan Indien, vaste bazar placé à la jonction des deux routes maritimes de l'extrême Orient, libre entrepôt des produits de l'Europe, de l'Océanie et de l'Asie, rendez-vous de toutes les races orientales et européennes, port de relâche pour tous les navires qui franchissent le détroit, station des lignes anglaises et françaises de la Chine, point de départ des correspondances pour Batavia, réunissant à la fois les avantages qu'offre la situation de Malte et celle de Gibraltar.

En 1864, le commerce de Singapour s'élevait à 325 millions, et à 425 en y comprenant Poulo-Pinang et Malaka.

Ces ports ont été visités en 1862-63 par 2,647 navires, jaugeant 613,187 tonneaux.

Navigation intérieure. Fleuves et canaux. — La nature a donné aux Indes deux des plus belles voies navigables du monde : le Gange et l'Indus, qui prennent leur source, le premier dans le versant méridional, le second dans le versant septentrional de l'Himalaya, pour se jeter, l'un dans le golfe du Bengale, l'autre dans la mer d'Oman.

Navigable sur une longueur de 2,500 kil., profond de 10 mètres, à 700 kil. de la mer, avec *Calcutta* pour dé-

bouché, le Gange arrose *Patna* et *Benarès* (300,000 h.), la ville sainte des Hindous et l'entrepôt du commerce, entre le Bengale, le Thibet et l'ouest de l'Hindoustan; il reçoit à gauche le Brahmapoutre et la Gograh; à droite, la Djemma, qui arrose *Allah-Abad*, *Agrah* (80,000 h.), *Delhi*, l'antique capitale des Mogols et l'entrepôt du commerce avec le Caboul, la Perse et le Cachemire. Le Gange est couvert de barques indigènes, de remorqueurs, de bateaux à vapeur, montés par près de 300,000 mariniers.

La navigation de l'Indus est moins active : les chaleurs le dessèchent souvent; son cours sinueux, le manque de profondeur sont des obstacles sérieux sinon invincibles; cependant un service de vapeurs existe entre *Hayderabad*, le principal port du Bas-Indus, le rendez-vous des caravanes de l'Afghanistan, et *Moultan*, près d'un affluent de l'Indus, le premier marché du Pendjaub, et l'un des plus riches de l'Inde pour les soies et les fourrures de la Perse et de la Boukharie, les laines du Thibet, les châles de Cachemire, qui s'échangent contre les produits européens ou indigènes.

Le travail de canalisation le plus considérable est le *canal latéral du Gange*, long de 1,432 kil., destiné à l'irrigation et à la navigation, et qui finit à *Caunpour*, à 900 kil. de Calcutta. La canalisation de l'Indus et de ses principaux affluents dans le Pendjaub se poursuit activement.

Du reste, le mouvement de la navigation intérieure commence à se ralentir devant la concurrence des chemins de fer, qui rayonnent déjà sur tous les points de l'Inde anglaise.

Chemins de fer. — Si l'on considère Calcutta comme centre du réseau, les lignes principales sont :

1° *Celle de Calcutta à Delhi* et à Umritsir par la vallée du Gange et de la Djemma (*East-India Railway*) : à Umritsir convergent trois des grandes voies commerciales de l'Hindoustan, les routes de caravanes du Cachemire et du Thibet par les défilés de l'Himalaya; celles de la Perse et de Caboul par Attok sur l'Indus et Peichawer ; et les

chemins de fer du Pendjaub qui descendent jusqu'à Moultan par **Lahore**, un des entrepôts du commerce de l'Inde avec l'Asie centrale, et qui doivent rejoindre plus tard, par la vallée de l'Indus, les chemins de fer du Scinde, dont le débouché est le port de Kurrachee.

2° *Celle de Calcutta à Bombay* et de Bombay à Madras (*great peninsulary railway*), par Sambalpour, Nagpour, Selgaon et Kalyan, point de jonction d'un triple embranchement, l'un qui se dirige vers Bombay, le second qui descend vers *Madras* par Pounah et les plateaux du Dékan, le troisième qui remonte vers le nord par Surate, Baroda, Ahmedabad, et doit rejoindre les lignes du Scinde.

3° *Celle de Calcutta à Madras* par le littoral du golfe du Bengale.

Routes de terre. — En dehors du parcours des chemins de fer, les communications sont encore lentes et difficiles, les routes mal tracées et mal entretenues, surtout dans les présidences de Bombay et de Madras, où le chameau, l'éléphant et les lourds chariots attelés de bœufs sont presque les seuls moyens de transport. Si les frontières de l'Inde occidentale et orientale sont ouvertes au commerce, les routes de la Chine et du Thibet par les vallées de l'Himalaya sont encore fermées par les belliqueux montagnards du Boutan ; mais les progrès constants de la domination anglaise, le rapide achèvement des voies ferrées, auront opéré, dans quelques années, au double point de vue stratégique et commercial une révolution complète dans le système des communications intérieures et des relations avec les peuples voisins.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Valeur des échanges. — Depuis 1840, le commerce des Indes s'accroît en moyenne de cent pour cent dans une période de six ans. Il était en 1855 de 850 millions, dont 500 à l'exportation : il dépassait, en 1864, trois milliards, grâce à l'immense extension de la culture du coton.

Les pays qui y prennent la part la plus active sont la

Grande-Bretagne, — 2 milliards, dont 1,300 millions à l'exportation ;

La Chine. — 350 millions, dont 300 à l'exportation ;

La France. — 120 millions, dont 100 à l'exportation ;

Les États-Unis. — 95 millions.

Viennent ensuite la Hollande et les villes hanséatiques en Europe ;

La Perse, l'Afghanistan, l'Arabie, l'Indo-Chine en Asie ;

Le Cap et les îles de l'océan Indien en Afrique ;

L'Australie et les Indes néerlandaises en Océanie.

Exportation. Dans ce chiffre l'**exportation** figure pour les deux tiers.

Les cotons de Surate, exportés par Bombay, ceux de Madras et du Bengale représentaient pour la Grande-Bretagne seulement, une valeur de 950 millions de francs, et de 45 millions pour la France.

Le commerce immoral de l'*opium*, dont la Chine est le grand débouché, s'élevait à 250 millions.

L'*indigo* figurait au troisième rang pour 50 à 60 millions; le *sucre*, le *café*, les *épices*, à destination de l'Europe, les *riz* partagés entre l'Europe et l'Asie, les *soies brutes*, les *laines*, les *graines oléagineuses*, la jute, les gommes, les salpêtres, la droguerie, les céréales, les cuirs, les pierres et les métaux précieux, les perles, les bois de sandal représentaient dans le total des échanges une somme de 380 millions environ ; mais la valeur de chaque article était inférieure à 50 millions. Enfin les *châles*, les *soieries*, les toiles d'emballage, exportés pour l'Europe ; les tissus, l'acier, destinés à la Perse, à l'Afghanistan, à l'Arabie, à l'Indo-Chine, à l'Océanie, à l'Afrique, varient entre 120 et 150 millions, mais ce chiffre tend à diminuer.

Importation. — Quant à l'**importation**, les produits de l'industrie européenne y tiennent le premier rang. En 1864, la Grande-Bretagne seule écoulait dans les Indes anglaises 700 millions de produits britanniques, contre 483 en 1853, cotonnades, fils de coton, lainages, mercerie, quincaillerie, fers et machines, cuivre laminé, bière,

liqueurs. Les vins, les eaux-de-vie, les tissus, les soieries de *France* (18,600,000 fr. en 1863), la glace des États-Unis, les laines du Thibet, les soies écrues de la Chine, de la Perse et de Boukhara, l'ivoire, le poivre, le café, les perles des pays de la mer Rouge et du golfe Persique, les épices, les bois précieux, l'étain des Indes néerlandaises, n'atteignent pas ensemble au quart de l'importation britannique.

Aussi l'Europe et les États-Unis d'Amérique sont-ils forcés d'établir la balance des échanges par des envois de numéraire et de lingots. Chaque année, plus de 100 millions en argent, la seule monnaie qui ait cours forcé, vont s'engloutir dans les caisses publiques, dans les coffres des banquiers ou entre les mains des indigènes qui en transforment une partie en ornements : on n'évalue pas à moins de dix milliards la valeur de l'argent en circulation dans les Indes. Grâce aux relations avec l'Asie centrale, le golfe Persique, le Thibet, l'Indo-Chine et les Indes néerlandaises, le transit est considérable dans les Indes : le commerce de la seule ville de Singapour qui n'est qu'un vaste entrepôt est évalué à plus de 325 millions.

Caractère des populations. État social. — Malgré leur climat énervant, leur longue habitude de l'esclavage, leur division en castes qui a survécu à toutes les conquêtes, malgré leur civilisation immobile, et leurs préjugés sociaux et religieux, les Hindous ne sont pas dépourvus de qualités qui pourraient en se développant les élever à une civilisation supérieure : ouvriers patients et adroits, cultivateurs sobres et endurcis aux fatigues du climat, ils savent, quand il le faut, secouer leur indolence naturelle : les négociants hindous, dits banians, disputent aux Arabes le commerce de l'Afrique orientale, et l'on compte des noms indigènes parmi les premières maisons de Calcutta, de Madras et de Bombay. Cependant il semble que ce peuple soit prédestiné à voir toujours ses richesses exploitées par des races étrangères; au moyen âge les Arabes, au XVIe et au XVIIe siècle, les Portugais et

les Hollandais, aujourd'hui les Anglais qui voient dans les Indes non pas une colonie agricole, une seconde patrie comme l'Australie ou le Canada, mais un immense comptoir de commerce où deux à trois cent mille Européens exploitent le travail de 190 millions de sujets.

La Compagnie des Indes qui avait su conquérir, mais non pas administrer, et qui avait perdu depuis 1833 son monopole commercial, a disparu en 1858 après l'insurrection des troupes indigènes, et un bill du parlement a transféré à la Couronne le gouvernement direct des Indes.

Le cabinet Britannique semble devoir comprendre mieux que la Compagnie ses devoirs et ses intérêts.

Depuis 1860, la justice a été réorganisée, les indigènes appelés aux emplois publics, les coutumes barbares, telles que les sacrifices humains, sérieusement combattues, les écoles multipliées : l'extension de la culture du coton, le développement des chemins de fer, l'amélioration des routes sont des progrès matériels qui ne peuvent manquer d'entraîner un progrès moral.

Du reste les indigènes ont conservé leurs lois, leur administration, leur religion, leurs propriétés, leurs souverains mêmes, dans les possessions médiates.

L'avenir de la domination anglaise paraît aujourd'hui assuré, et sa chute aurait été une calamité pour les Hindous eux-mêmes, peuple d'enfants qui n'arriveront que par l'éducation européenne, à pouvoir se passer de tuteurs, et à mériter l'indépendance, dont ils ont prouvé qu'ils ne savaient pas user.

Les compagnies de chemins de fer, de navigation, de canaux, d'assurances maritimes, les associations agricoles et industrielles se développent aux Indes comme dans toutes les possessions britanniques.

Les établissements financiers les plus importants sont 1° à Calcutta la *banque du Bengale* fondée en 1839, la *banque d'Agrah,* fondée en 1833, et qui a des succursales à Madras, Bombay, Lahore, Agrah, et Hong-Kong, la *banque du Nord-ouest* fondée en 1844 et la *banque orientale* dont les opérations s'étendent à l'Australie et à Ceylan ; —

2° à Bombay, la *banque de Bombay*, et la *banque des Indes orientales;* — 3° à Madras la *banque de Madras;* à Singapour la *banque de commerce de l'Inde et de la Chine*, sans compter un grand nombre d'établissements particuliers. Le Comptoir français d'escompte a des succursales à Calcutta, Bombay, Madras, Pondichéry et Singapour.

Régime douanier. — Les revenus de l'Inde reposent sur l'impôt foncier, sur le monopole de la vente du sel et de l'opium, et sur les douanes. Les droits d'entrée sont de 3 1/2 à 5 °/₀ de la valeur pour les produits anglais, de 10 °/₀ pour les produits étrangers, sauf le charbon, la pierre, la glace, les animaux vivants, qui sont exempts. Tous les produits de l'Inde, sauf le coton, le sucre, le rhum et les pierres précieuses, paient un droit de sortie de 3 °/₀ de la valeur.

Les chambres et les tribunaux de commerce, qui existent dans les principales places, la présence des consuls européens et la protection du gouvernement anglais garantissent aux négociants la plus complète sécurité et les informations les plus exactes.

Poids, Mesures et Monnaies. — Les poids et mesures varient avec les provinces. Les plus usités sont :

Pour les mesures itinéraires, le *cos* = 1 kil. 829.

Pour les poids, le *maund* de factorerie = 33 kilogrammes, 86217.

Pour les mesures de capacité, les mesures anglaises.

Les principales monnaies de compte sont la *roupie* de la Compagnie des Indes = 2 fr. 50, et l'*anna* = 0,15 (Annales du Commerce extérieur).

La monnaie d'argent a seule cours forcé.

Les principales monnaies réelles sont la *roupie d'or* = 36 fr. 8414, la *roupie d'argent* = 2 fr. 50, avec ses divisions en 1/2 et en 1/4 de roupie.

Les *cauris* des Maldives servent de menue monnaie, et n'ont qu'une valeur conventionnelle.

EMPIRE BIRMAN.

Sur la frontière orientale de l'Inde, l'empire des Birmans, qui fait partie de l'Indo-Chine, et dont tout le littoral appartient aux Anglais, est étroitement lié, par sa position et par les traités, aux destinées de l'Inde anglaise. Touchant à la Chine et au royaume de Siam, possédant le cours supérieur des deux grands tributaires du golfe de Martaban, le Salouen et l'Iraouaddy, riche en métaux, or, argent, plomb, cuivre, étain, en pierres précieuses, en bois de construction, en riz, en ivoire, peuplée de 3 ou 4 millions d'habitants, la Birmanie a une double importance, comme pays de production et comme route commerciale ; et sa capitale Ava, jusqu'où remonte la navigation de l'Iraouaddy, pourrait devenir un des entrepôts du commerce avec la Chine méridionale, dont Rangoun serait le débouché. Aussi l'Angleterre fait-elle les plus grands efforts pour s'ouvrir l'intérieur du pays, et finira sans doute par triompher de la mauvaise volonté du gouvernement et des défiances d'une population attachée à ses vieilles coutumes, et rebelle à la civilisation européenne.

CHAPITRE IV.

INDO-CHINE.

L'Indo-Chine est une vaste presqu'île aux côtes basses et inondées, située entre la Chine au nord, les Indes et le golfe du Bengale à l'ouest, le détroit de Malaka au sud, et la mer de Chine à l'est, creusée par trois grands golfes, celui de Martaban, dans l'océan Indien, ceux du Tonkin et de Siam, dans l'océan Pacifique, et terminée par un long promontoire qui porte le nom de presqu'île de Malaka.

Sa situation entre les deux mers, dominant les routes de la Chine et celles de l'Océanie; ses grands fleuves, l'Iraouaddy, le Salouen, tributaires de l'océan Indien; et dans le versant du Pacifique, le Meïnam, le Meï-Kong, admirables voies commerciales à peine explorées; la merveilleuse fertilité de ses plaines, la variété de ses productions, ont attiré depuis longtemps l'attention de l'Europe. L'Angleterre s'est emparée de tout le littoral, Rangoun, Pégou, Martaban, Maulmein, et des trois clefs du détroit, Poulo-Pinang, Malaka et Singapour.

La France a songé à son tour à se créer dans l'extrême Orient une position qui lui manquait depuis la ruine de sa domination dans les Indes, et de 1859 à 1863 elle a occupé trois des provinces de la Basse-Cochinchine : Saïgon, Mytho et Bien-Hoâ, et le groupe des îles de Poulo-Condore, situé à 180 kil. au sud de l'embouchure du Meï-Kong.

CAMBODGE. SIAM. — EMPIRE D'ANNAM.

La position de la Basse-Cochinchine assure à la France une influence prédominante sur les trois États limitrophes : le royaume de Cambodge, celui de Siam et l'empire d'Annam.

Le **royaume de Cambodge,** situé au nord-ouest de la colonie française, et qui n'a qu'un seul débouché maritime, le port de *Kampôt*, mais qui possède une partie du cours du Meï-Kong, s'est placé depuis 1864 sous le protectorat français. La France a fondé un établissement aux *Quatre-Bras* (Nam-Van), à la naissance du delta du Meï-Kong, et son pavillon flotte sur les murs d'*Oudong*, la résidence du souverain. La culture du riz, celle du coton, du tabac, d'immenses forêts, et surtout le trafic avec le Laos, situé sur le haut Meï-Kong, entre la Chine, la Birmanie et l'empire d'Annam, province riche en métaux, en cotons, en riz, en gommes, en bois, en soies, offrent au commerce français, dans le Cambodge, des

ressources considérables, qui grandiraient encore avec la civilisation.

Le **royaume de Siam,** qui s'étend sur un espace d'environ 680,000 kil. c., entre la Birmanie et l'Indo-Chine anglaise à l'ouest, la Chine au nord, l'empire d'Annam et le Cambodge à l'est, et le golfe de Siam au sud, renferme une population de 6 à 7 millions d'habitants.

Le principal débouché de son commerce est sa capitale, *Bangkok*, sur le fleuve Meïnam, à 32 kil. de la mer, ville qui compte à peine un siècle d'existence, et où se pressent déjà un demi-million d'habitants.

Sans compter le commerce de Siam par voie de terre, et les marchandises apportées par les jonques chinoises ou siamoises et les barques de Java, les seules importations de Bangkok, en marchandises européennes ou produits des Indes anglaises et néerlandaises, s'élèvent à plus de 14 millions, dont 11 millions provenant de Singapour et Batavia, et les exportations en sucre, riz, poivre, coton, gommes, bois précieux, étain, ivoire, peaux, etc., dépassent 17 millions (1862). Les antiques relations entre la France et le royaume de Siam ont été resserrées par l'occupation de la Basse-Cochinchine, et un traité récent stipule la liberté de la navigation, la réduction à 3 % des droits sur toutes les marchandises françaises, et l'établissement d'un consulat à Bangkok. Les soieries, les cotonnades, les draps, les vins, les armes françaises pourraient facilement rivaliser avec les produits de l'Angleterre.

L'**Empire d'Annam,** borné au nord par la Chine, à l'est par le golfe de Ton-Kin et la mer de Chine, au sud par le Cambodge et la Cochinchine française, à l'ouest par le royaume de Siam, possède une superficie d'environ 400,000 kil., habitée par 17 ou 18 millions d'Annamites, de Laotiens, de Chinois, indolents, misérables, soumis à un despotisme énervant; mais plus intelligents, plus braves, plus hospitaliers et plus aptes au commerce que la plupart des peuples qui les entourent.

Possédant d'admirables voies fluviales, une soixantaine de ports : *Lac*, dans le Ton-Kin, *Taï-fo*, dans la Cochin-

chine centrale, *Tourane,* à 80 kil. de la capitale *Houé*, etc.; des pêcheries inépuisables, de vastes rizières, des plantations de coton, de maïs, de canne à sucre, de tabac, de mûriers, d'indigo, de sésame; d'immenses forêts où croissent le sandal, le bois d'aigle, le bois de fer, l'ébène, le cèdre, le bambou, le chêne; des mines de fer, de cuivre, de plomb, d'étain, de zinc et de houille; de riches salines, etc.; l'empire d'Annam entretient un commerce actif avec Singapour, Batavia, Canton et Bangkok; mais Saïgon est destiné à devenir le principal entrepôt de ses échanges, et les draps, les armes, les objets de luxe, les vins de France y trouveraient un débouché assuré.

Le traité signé avec la France en 1862, et qui lui cède les trois provinces de la Basse-Cochinchine, stipule également des avantages commerciaux considérables et l'ouverture de trois ports dans le Ton-Kin. L'intérêt même de l'empereur, qui concentre dans ses mains presque tout le commerce du pays, et qui revend à l'étranger le produit des impôts perçus en nature, l'engagera sans doute à observer ses conventions, et à accorder des garanties sérieuses aux négociants français.

Les poids et mesures les plus usités dans les royaumes de Siam, de Cambodge et d'Annam sont :

1° Unité de poids, le *cân* = 624 gr. 80.

2° Mesure de capacité, le *kawan* = 1/2 litre.

3° Monnaies. — Les monnaies sont très-nombreuses et d'une valeur variable. La plupart ne sont que des lingots d'or ou d'argent.

Les petits payements se font généralement en *sapèques* de zinc, dont 60 forment un *tien;* 10 *tien* font une ligature = 1 fr.

La piastre mexicaine est reçue pour 5 ligatures et monte jusqu'à 6.

EMPIRE CHINOIS.

Bornes. Population. Superficie. — L'empire chinois est situé entre 18° et 53° lat. nord, 70° et 139° 30′ long. est. Il est borné au nord par la Sibérie, à l'ouest par le Turkestan, dont le séparent les monts Alack et Bolour; au sud par l'Hindoustan, dont le sépare l'Himalaya, par la Birmanie, le Laos et l'empire d'Annam; à l'est par la mer de Chine, la mer Orientale, la mer Jaune et la mer du Japon. Sa superficie est de 12 millions de kil. c.; sa plus grande largeur, des monts Sayansk au golfe de Ton-Kin, est de 3,400 kil.; sa plus grande longueur, de l'embouchure de l'Amour aux monts Bolour, de 5,400 kil.

L'île Haïnam, l'île Formose et l'archipel de Lieou-Khieou lui appartiennent.

On évalue la population à plus de 540 millions d'habitants. La capitale est Pékin (2,000,000 h.).

Les principales divisions de cet immense empire sont, au nord, la *Mandchourie* et la *Mongolie*, qui par leurs relations commerciales se rattachent plutôt à la grande route de terre de la Sibérie qu'aux voies maritimes; à l'ouest, la petite *Boukharie* et la *Dzoungarie*, qui ont pour débouchés les routes du Turkhestan et de la Sibérie méridionale, venant aboutir à Orenbourg ou à la Caspienne; au sud, le *Thibet* et le *Boutan*, dont le débouché naturel est l'Hindoustan; enfin, à l'est, la *Corée* et la *Chine* proprement dite, avec ses 520 millions d'habitants et ses 18 provinces, qui présentent sur l'océan Pacifique un développement de 11,000 kil. de côtes.

Climat. Productions. — L'empire chinois, avec son immense étendue, possède tous les climats, tous les terrains, toutes les cultures.

L'agriculture est plus qu'un art, c'est un culte; et la Chine pourrait servir d'exemple à l'Europe, sinon pour la perfection de ses instruments, au moins pour son système d'irrigations et de drainage, pour l'expérience de ses cul-

tivateurs et le sens pratique avec lequel ils savent approprier les cultures aux terrains et au climat.

Au midi et au centre, dans les plaines ondulées qu'arrosent le Tigre, le fleuve Bleu, le fleuve Jaune, et d'innombrables canaux, l'extrême division de la propriété, en multipliant les intérêts, a décuplé la fertilité du sol : sur les bords de la mer et des rivières, des *rizières* qui fournissent à la population indigène son principal aliment ; sur le penchant des collines et sur les plateaux, des champs de *blé,* de maïs, de millet, de tabac, de sorgho ; sur les hauteurs, des *forêts* où croissent, à côté des essences d'Europe, les bois précieux de l'Orient. Les *cotons* de Shang-Haï et de Nankin surpassent ceux de l'Inde ; le cannellier, le camphrier, le bambou, l'arbre à suif, l'indigotier sont cultivés jusqu'à l'extrême limite où la rigueur des hivers arrête leur croissance (42 degrés de latitude). Tous les fruits de l'Europe et de l'Asie, la vigne même, bien que les Chinois ne fassent point de vin, prospèrent en Chine ; les légumes, la pomme de terre entrent pour une large part dans l'alimentation ; la canne à sucre abonde dans les provinces méridionales ; toutes les variétés de *plantes oléagineuses,* depuis les arachides jusqu'au colza, les plantes tinctoriales, les *plantes textiles*, le lin, le chanvre, le china-grass, ce futur rival du coton ; les *plantes médicinales*, rhubarbe, aloës, ricin ; les *épices*, les arbres à gomme couvrent toute la région du centre et du midi ; mais les deux grandes richesses agricoles de la Chine sont l'arbre à thé et le mûrier.

L'*arbre à thé* réussit surtout entre le 23e et le 25e degré de lat. nord. Les provinces de Fo-Kien et de Canton pour les thés noirs, celles de Kiang-Si, Tche-Kiang et Kiang-Nan pour les thés verts, sont celles qui fournissent le plus à l'exportation, qui s'élève dans les années moyennes à 75 millions de kilogrammes. La culture du *mûrier* et l'éducation des *vers à soie* remontent, dit-on, à plus de deux mille ans avant Jésus-Christ : chaque ferme, chaque cabane a sa magnanerie, et l'on évaluait en 1860 la production totale à près de 500 millions de francs.

La Chine proprement dite nourrit un grand nombre de porcs et de volailles, mais fort peu de bétail : c'est dans les steppes de la Mongolie et de la Mandchourie, dans les montagnes du Thibet, dans les vallées de la petite Boukharie que paissent, sous la conduite des Khalkas nomades et des pâtres du Khou-Khou-Noor, les innombrables troupeaux de chevaux, de bœufs, de moutons, de chèvres qui font la richesse de ces contrées à demi sauvages, où l'agriculture n'occupe qu'un petit nombre de bras. La pêche côtière et la pêche fluviale, favorisées par un remarquable système de pisciculture, sont également une des richesses de la Chine orientale et des îles voisines.

Le produit des **mines** n'est pas moins important que celui du sol. La *houille* se trouve à Formose, dans la région de Sy-Tchuen (bassin du fleuve Bleu), dans les environs de Pékin : les mines de fer, de cuivre, d'or, d'argent, d'étain, de zinc, de plomb abondent dans les chaînes de montagnes qui couvrent tout le centre de l'Empire depuis la province de Yun-Nan sur les limites de l'Indo-Chine, jusqu'aux monts Altaï et Ala-Tau, sur les confins de la Sibérie : le cinabre, l'alun, le salpêtre, se trouvent dans toute la Chine méridionale ; le sel gemme est exploité dans le Yun-Nan, le sel marin dans le Fo-Kien, enfin les marbres, la pierre, le kaolin, les huiles minérales se rencontrent dans toutes les parties de l'Empire.

Production industrielle.— L'industrie chinoise a devancé de bien des siècles l'industrie européenne : toutes les grandes inventions, la boussole, la poudre, l'imprimerie, le papier, les puits artésiens, étaient connues en Chine avant d'avoir été retrouvées en Europe : mais la Chine enfermée dans ses traditions et dans ses préjugés, étrangère aux progrès de nos sciences européennes, est restée stationnaire, tandis que l'Occident perfectionnait chaque jour son outillage et ses procédés. Les draps, les cotonnades indigènes ne sauraient plus lutter avec la concurrence étrangère : les fameux nankins eux-mêmes sont imités et surpassés en Angleterre. Toutefois la Chine a gardé dans certaines industries spéciales une supériorité qui fait

honneur à l'habileté de ses ouvriers et au génie de ses inventeurs. Les *porcelaines* et les *poteries* de Canton, de Ning-Po, etc., les *papeteries* de Fou-Tcheou et d'Emouï, les *soieries* de Hang-Tcheou, de Shang-Haï et surtout de Sou-Tcheou-Fou, à 45 kilom. de Shang-Haï, la première ville manufacturière et la plus peuplée de l'Empire (3 millions d'habitants); les broderies, les crêpes, la passementerie, que fabriquent presque tous les grands centres de population; les *tapis* d'Hang-Tcheou, de Pékin, et de Ning-Po, les *teintures* si variées et si éclatantes, les *laques*, les *émaux*, la tabletterie, les meubles de Pékin, de Canton, de Sou-Tcheou-Fou, de Nankin, les *encres* de Hoeï-Tcheou, ont conservé leur antique réputation et n'ont rien à envier aux produits similaires de l'Europe.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

Historique des rapports de la Chine avec l'Europe. — Avec son étendue, sa population, la variété infinie de ses richesses naturelles, la Chine n'a pas cessé d'attirer vers elle le commerce de l'Occident depuis le jour où les découvertes des Portugais eurent soulevé les voiles mystérieux dont l'enveloppaient les légendes du moyen âge. Mais retranchée dans son immobilité, elle multipliait les barrières pour les opposer à l'invasion des barbares d'Europe, et en 1842, le port de Canton était seul ouvert au commerce européen. Le traité de Nankin arraché par l'Angleterre au gouvernement Chinois après une guerre de deux ans, ajouta au port de Canton ceux de Ning-Po, d'Amoy (Emouï), de Fou-Tcheou-Fou et de Shang-Haï. De nouvelles hostilités ne tardèrent pas à éclater, et la violation du traité du Tien-Tsin (1858) attira sur la Chine les armes de la France et de la Grande-Bretagne. Le 24 octobre 1860, l'armée anglo-française entrait à Pékin, et les ambassadeurs signaient une convention qui ouvrait aux étrangers l'intérieur de l'Empire, et qui devait être le signal d'une révolution complète dans les relations entre les grandes puissances commerçantes et les peuples de l'extrême Orient.

Les trois ports qui centralisent aujourd'hui le commerce de la Chine avec les nations européennes et les États-Unis d'Amérique, sont : Victoria dans l'île anglaise de Hong-Kong ; Shang-haï ; et Han-Keou sur le fleuve Bleu.

Hong-Kong est une île granitique et montagneuse cédée aux Anglais par le traité de 1842 et située à l'embouchure du Tigre de Canton. En vingt ans s'est élevée au milieu de rochers abruptes, une ville de 100,000 âmes, aux larges rues, aux vastes chantiers, *Victoria*, l'entrepôt du commerce anglais dans les mers de Chine, à 50 jours de Southampton par les vapeurs de la Compagnie péninsulaire et orientale qui relâchent à Gibraltar, à Malte, à Alexandrie, à Suez, à Aden, à Pointe de Galles, à Poulo-Pinang et à Singapour, à 40 jours de Marseille par les Messageries impériales, avec escales à Messine, Alexandrie, Suez, Aden, Pointe de Galles, Singapour et Saïgon. Point de départ des correspondances pour tout le littoral de la Chine, pour le Japon, pour Manille ; siége de toutes les grandes maisons anglaises, centre des entreprises d'émigration chinoise pour l'Amérique, l'Afrique et l'Asie, Hong-Kong est le Singapour de la Chine, et son mouvement sans cesse croissant dépassait en 1863, 2,000 navires et un million de tonneaux.

Hong-Kong a remplacé, du moins en partie, comme entrepôt du commerce européen, les trois ports situés à l'embouchure du Tigre, *Macao*, colonie portugaise (40,000 h.), qui n'est plus qu'un port de cabotage et dont le commerce est tombé de 250 millions en 1844, à moins de 100 en 1863 ; *Whampoâ*, l'avant-port de Canton, et surtout *Canton* (Kouang-Toung, 1 million 1/2 d'habitants), à 64 kilomètres de la mer, autrefois le seul port ouvert aux Européens, et dont les échanges dépassaient alors 300 millions, mais réduite aujourd'hui à n'être plus que le marché des riz, des thés, des sucres, du camphre, de la Chine méridionale. Cependant le mouvement de la navigation européenne s'élève encore à 600 navires, anglais, américains, hollandais, sans compter les nombreuses relations avec les îles Philippines, l'Indo-Chine, les îles et le littoral chinois.

Sur la côte, basse et inondée, des provinces de Fo-Kien et de Tche-Kiang, s'échelonnent entre Canton et Shang-haï les ports de Soua-to (Chan-Taou), l'un des entrepôts du commerce de l'opium, et l'un des centres de l'émigration chinoise, d'*Emouï* (Amoy, 250,000 h.) le principal marché des sucres et des papiers, et le centre des relations de la Chine avec les îles malaises, l'Indo-Chine, Singapour et Manille, peu fréquenté du reste par la navigation directe d'Europe ou d'Amérique :

De *Fou-tcheou-fou* (650,000 h.), à 50 kil. de la mer, sur le fleuve Min, devenu depuis 1842 le premier marché de la Chine pour les thés noirs :

De *Ning-po* (400,000 à 500,000 h.) qui exporte des blés, des riz, de l'alun, du thé, etc... mais où le mouvement immense du commerce indigène dépasse de beaucoup celui de la navigation européenne :

De *Hang-tcheou-fou* (1,200,000 h.), à la tête du grand canal et sur la rive gauche du Tsien-tang, à 70 kil. de la mer, l'entrepôt du commerce entre les provinces du Nord et celles du Midi, le centre de la fabrication des soieries et des porcelaines, et le seul port qui soit en relations actives avec le Japon.

Sur cette même côte est située la grande île de **Formose** ouverte aujourd'hui aux Européens, et appelée au plus brillant avenir, par sa position entre la Chine, le Japon et les Philippines, par ses ports admirables, *Ki-loung*, *Taï-ouan-fou*, etc... par ses mines de houille, et ses riches plantations de riz, de sucre, de tabac, de camphriers, etc...

L'île **Chusan** avec le port de *Ting-haï*, à quelques heures de Shang-haï et de Hang-tcheou, pourrait devenir, entre les mains des Européens, le Hong-Kong de la Chine centrale.

Shang-Haï, sur le Hoang-pou, à peu de distance de l'embouchure du fleuve Bleu, est aujourd'hui le centre du commerce européen en Chine, et le plus vaste entrepôt de l'extrême Orient.

Résidence des consuls, siége des principales maisons européennes, Shang-Haï se divise en deux villes, la ville

chinoise peuplée de trois cent mille habitants, et la ville étrangère, partagée en concessions anglaise, américaine et française, et déjà couverte de magasins, de docks, et de monuments publics.

A 50 jours de Southampton par les vapeurs de la compagnie Péninsulaire et Orientale, à 44 de Marseille par les Messageries Impériales; à 36 jours de Suez dont elle est éloignée de 2,463 lieues marines, Shang-Haï a remplacé Canton comme entrepôt de l'Amérique et de l'Europe. C'est là que s'entassent les cotonnades, les lainages, les fers, les houilles de la Grande-Bretagne, les métaux précieux de l'Amérique, les marchandises des Indes, de la Chine et de l'archipel Indien, destinées à se répandre dans tout l'Empire : c'est le grand marché de l'opium, dont les importations dépassent 120 millions; le débouché des soies, des thés, du coton, des objets de luxe et de fantaisie que la Chine livre au commerce de l'Europe et de l'Amérique. Le mouvement commercial de Shang-Haï avec l'étranger, qui était en 1859 de 714 millions, dépasse aujourd'hui un milliard, et l'intercourse avec les ports de l'Europe, de l'Inde, de la Malaisie, de l'Amérique s'élève à plus d'un millier de navires et de 700,000 tonneaux, dont près des deux tiers couverts par le pavillon anglais, et un sixième par le pavillon américain.

Si l'on y ajoute l'immense mouvement de la navigation indigène, le total n'est pas inférieur à 2,250,000 tonneaux, contre 1,700,000 en 1859.

Han-Keou est situé sur le fleuve Bleu, à 1,000 kil. de son embouchure, au centre d'un admirable système de canaux, et d'une des régions les plus fertiles et les plus manufacturières de la Chine. Ouvert depuis quatre ans aux Européens, accessible malgré son éloignement de la mer à des navires de 2,400 tonneaux, ce port rivalise aujourd'hui avec Shang-Haï et Canton : c'est un comptoir et un entrepôt européen au cœur même de la Chine. Près de cent steamers anglais et américains, construits exprès pour la navigation du fleuve Bleu, lui apportent déjà les marchandises de l'Amérique et de l'Occident : et son

commerce s'élevait en 1862 à 150 millions, en 1863 à 182, dont 80 millions à l'importation et 100 millions à l'exportation. Le thé y figurait pour 65 millions, valeur supérieure à celle du commerce annuel de la Chine avec l'Europe au XVIIIe siècle.

Dans les provinces septentrionales de l'Empire, le centre du commerce européen est *Tien-tsin*, ville de 500,000 âmes, sur le Peï-ho, le marché d'approvisionnement et le débouché maritime de Pékin dont les transactions avec les Américains et les Occidentaux s'élevaient en 1861 à 79 millions, mais qui ruinée par le déplacement du lit du fleuve Jaune, et le bouleversement du canal Impérial, n'a pas réalisé jusqu'ici les brillantes espérances de son début.

Quant aux ports de l'âpre presqu'île de Corée, ils entretiennent avec le Japon des relations assez actives, mais ne font aucun commerce direct avec l'Europe.

Communications intérieures. Navigation fluviale. — L'ouverture de la Chine au commerce étranger donne un intérêt actuel et européen à une étude qui n'était, il y a quelques années, qu'une curiosité géographique, celle des voies de communications intérieures. Les routes de terre ne jouent qu'un rôle secondaire, au moins dans les parties de l'empire qui ont pour débouchés les ports du Pacifique, et qui intéressent spécialement le commerce maritime. Mal tracées, mal entretenues, elles ne sont, excepté dans les environs de Pékin, que des chemins de caravanes. Cette insuffisance des routes est compensée par un système de navigation intérieure à demi naturel, à demi artificiel, qui n'a pas de rival dans le monde.

Au sud, dans le golfe de Canton, débouche le **Tchou-Kiang**, grande voie du commerce de Canton avec les provinces du Midi, dont la ville de *Fo-tchan* (1,000,000 d'habitants) est l'entrepôt.

Au centre, à l'entrée de la mer Jaune, se jettent deux fleuves immenses, qui descendent des plateaux neigeux du Khou-Khou-Noor, traversent le Thibet oriental et arrosent les provinces les plus fertiles, les plus industrieuses et les plus peuplées de la Chine. L'un, long de 4,000 kilomètres,

est le **fleuve Bleu**, large de 6 kilomètres, à 220 lieues de son embouchure, navigable pour les vapeurs jusqu'à 360 lieues de la mer, et qui arrose les grandes villes de *Nankin*, autrefois la seconde capitale de l'empire, aujourd'hui ruinée par les rebelles, et d'*Han-Keou*, l'entrepôt du commerce européen dans l'intérieur de la Chine. L'autre, long de 3,400 kil., est le **fleuve Jaune** (Hoang-ho), gigantesque torrent dont les débordements capricieux ont plus d'une fois changé le cours et dévasté les rives; au nord du Hoang-ho, dans le golfe de Pe-tchi-li, se jette le **Peï-ho** qui baigne *Tien-Tsin*, et dont un affluent traverse Pékin.

Ces quatre fleuves, avec leurs affluents et les lacs nombreux qui couvrent la région centrale de la Chine, sont les artères principales de la navigation intérieure : près de 300 canaux les unissent et forment un réseau qui embrasse toute la partie orientale de l'Empire.

De tous ces canaux, le plus important est le **grand canal** qui part de Hang-tcheou, et se dirigeant du sud au nord coupe le fleuve Bleu, le fleuve Jaune, aboutit à Lin-tsin-tcheou, après un parcours de 1,040 kil., se prolonge jusqu'à Tien-tsin par un affluent du Peï-ho, et de Tien-tsin à Pékin par le *canal Impérial :* c'est une ligne de navigation artificielle de 1,420 kil., la plus longue du globe.

Ajoutons que la Chine possède les sources de l'Amour avec ses grands affluents navigables, celles de l'Ienisseï, de l'Irtych, de l'Indus, du Brahmapoutre, du Meï-Kong, dont les vallées s'ouvrent déjà ou s'ouvriront un jour au commerce de la Sibérie, de l'Inde et de l'Indo-Chine.

ROUTES DE CARAVANES.

Nous n'entreprendrons pas ici de décrire les routes de la Chine, vers la Birmanie, le Laos et l'Annam, que n'a jamais foulées voyageur européen, ni celles du Thibet et du Boutan vers l'Hindoustan, dont nous avons déjà signalé les débouchés naturels, Delhi, Lahore, Cachemire et Caboul. Cependant nous devons dire quelques mots des deux grandes routes de terre qui rattachent la Chine à l'Occident par la Sibérie et par l'Asie centrale.

La première, très-fréquentée par les marchands sibériens depuis le traité de 1858, traverse *Kalgan*, grande ville de plus de deux cent mille âmes, entrepôt du commerce de la Chine septentrionale; s'engage dans les steppes de la Mongolie, après avoir franchi la grande muraille; laisse derrière elle *Ourga*, la capitale des nomades Khalkas, ville à demi chinoise, à demi mongole, et aboutit sur la frontière russe à *Maï-mat-chin*, séparé de Kiachta par une simple palissade, et où s'échangent contre les draps et les fourrures de la Russie, les soieries et les thés de la Chine.

La seconde, qui n'est encore parcourue que par les caravanes chinoises, thibétaines et boukhariennes, mais dont les Russes cherchent à s'ouvrir l'accès par le Turkestan, suit la vallée du fleuve Jaune jusqu'à *Lan-tcheou*, où se croisent les routes du Thibet et de la Boukharie, s'enfonce dans le désert de Gobi, et à l'entrée de la vallée du fleuve Yarkhand, se partage en trois voies principales, l'une qui se dirige au nord-ouest, vers *Khouldja* sur le fleuve Ili, entrepôt du commerce chinois avec la steppe des Kirghiz, la seconde qui aboutit à Boukhara, et la troisième qui descend par *Yarkhand* sur Caboul et Cachemire. La Chine n'a encore ni chemins de fer, ni télégraphes.

Commerce extérieur. — Le commerce de la Chine avec l'Europe et l'Amérique, le seul qui nous soit connu, a décuplé depuis soixante ans, et s'accroît chaque année dans une proportion de 15 à 25 0/0, depuis les traités de Tien-Tsin et l'ouverture des principaux ports et des grandes voies de communication intérieure.

Le *thé* et la *soie* forment la presque totalité des exportations chinoises; les autres articles : cannelle, musc, bois précieux, sucre, riz, objets manufacturés (porcelaine, soieries, nankins, laques, encres, etc...), n'entrent que pour un chiffre très-faible dans le commerce avec l'Europe, et les États-Unis.

La *Grande-Bretagne* tient le premier rang dans le trafic avec l'empire chinois; dans ses exportations qui montent à 353 millions (1863), le thé figure pour plus de 60 millions de kilogrammes, et de 200 millions de francs, et

la soie pour 1,981,000 kilogrammes; une partie de ces soies, les 3/5 environ, sont destinées aux manufactures françaises.

L'importation des produits anglais en Chine (cotonnades, lainages, métaux travaillés, horlogerie, bijouterie, quincaillerie, coutellerie, armes, etc...), n'était en 1862 que de 80 millions; mais l'équilibre des échanges est rétabli par le commerce de l'opium, monopole des Indes anglaises et qui figure à l'importation pour plus de 240 millions, tandis que les exportations chinoises dans les Indes ne dépassent pas 29 millions, chiffre inférieur à la seule valeur du coton que les Indes envoient annuellement en Chine.

Au second rang viennent les *États-Unis*, qui en 1860 exportaient pour plus de 100 millions de thés, de soies, et d'objets destinés aux populations chinoises de la Californie, et qui n'importaient que pour 25 à 26 millions de coton, de lainages, de métaux, etc..... Aussi comme la France, et la plupart des puissances européennes, sont-ils forcés de rétablir la balance par des envois de numéraire et de lingots, qui ont contribué aux crises monétaires si fréquentes depuis quelques années, et à la diminution progressive de la monnaie d'argent, la plus estimée en Chine.

Le troisième rang appartient à la *Hollande* et aux *Indes néerlandaises;* le seul commerce des nids d'hirondelle entre l'Archipel malais et les ports chinois, représente une valeur de près de 19 millions; mais il est vrai que la moitié environ des quantités importées (9 millions) vient de Singapour sous pavillon anglais.

La *France* ne figurait, en 1863, dans le commerce avec la Chine que pour 26 millions, dont 19 millions et demi à l'exportation (16 pour la soie, 3 pour le thé), et 6 et demi à l'importation, bien que ses vins, ses eaux-de-vie, ses toiles peintes, ses draps d'Amiens, ses serges, ses étoffes de soie brochées, sa passementerie, ses armes, son horlogerie, sa verrerie, réunissent toutes les conditions nécessaires pour trouver sur le marché chinois un débouché avantageux.

Le *Portugal* par Macao, l'*Espagne* par Manille, la *Suisse*, la *Prusse*, les *villes hanséatiques*, l'*Italie*, entretiennent avec les ports chinois quelques relations directes.

Le commerce de la *Russie* avec la Chine par Kiachta, s'élève en moyenne de 60 à 80 millions, dont 32 pour l'exportation des thés de caravanes, et de la soie chinoise, et 28 pour l'importation des draps, des cotonnades et des pelleteries russes.

ÉTAT DE LA CIVILISATION.

Caractère des populations. — On a trop exalté la Chine au XVIIIe siècle, on l'a trop dépréciée au XIXe. La plaie de cet empire si riche et si peuplé, c'est le despotisme qui énerve les intelligences, qui avilit les caractères, et qui cause par ses exactions ces famines périodiques, étranges dans un pays aussi fertile et aussi bien cultivé, et ces insurrections sanglantes dont la Chine est encore aujourd'hui le théâtre. Livré à lui-même, le Chinois, s'il n'a pas les idées élevées des races occidentales, ou les qualités guerrières des Mongols, est un savant ingénieux, un agriculteur consommé, un ouvrier habile, patient et laborieux, un commerçant plein d'activité et de finesse, mais loyal, quand l'Européen ne lui donne pas l'exemple de la mauvaise foi. Il émigre facilement, mais il conserve partout les mœurs, la langue, le costume, la nourriture, les usages de sa patrie. L'Indo-Chine, les îles Philippines, l'archipel Indien, Singapour, l'Australie, la Californie sont couvertes de populations chinoises, véritables colonies qui restent en relations constantes avec la métropole, et dont l'activité envahissante, dont le génie mercantile ont épouvanté un moment jusqu'aux Anglais et aux Américains.

Si l'esprit de solidarité est remarquable chez les émigrants chinois, les habitudes d'association paraissent peu développées en Chine : chacun travaille pour soi et chez soi : le paysan laboure seul son champ, l'ouvrier travaille isolément ou par petits groupes qui n'ont rien de com-

mun avec nos grands ateliers d'Europe ; les seules associations importantes sont les sociétés de banque, qui se comptent par centaines à Pékin, à Canton, à Shang-Haï, à Sou-Tchéou-Fou, à Fou-Tchéou-Fou, où l'usage des bons de caisse est universellement répandu.

Du reste, un grand nombre de banques anglaises : *Banque Orientale, Banque d'Agrah*, *Banque commerciale de l'Inde, de Londres et de la Chine*, etc., ont fondé des succursales à Shang-Haï, à Canton, à Hong-Kong et à Han-Keou.

Le *Comptoir d'Escompte* a une succursale à Shang-Haï.

Traités de commerce. — Les relations commerciales entre la Chine, l'Europe et l'Amérique ont été complétement modifiées par les traités de 1858 et 1860, qui stipulent l'ouverture des principaux ports, la liberté de circulation, de résidence et de commerce pour les étrangers dans l'intérieur de l'empire, et le libre exercice de tous les cultes chrétiens. La Grande-Bretagne, la France, les États-Unis, la Russie, la Belgique, la Suisse, l'Italie, la Hollande, la Prusse, au nom du Zollverein, l'Espagne et la Suède participent au bénéfice de ces traités, et la plupart de ces puissances ont des ministres à Pékin et des consuls dans les principales places de commerce.

Aujourd'hui, le négociant européen n'a plus rien à craindre, ni du gouvernement effrayé par de terribles leçons, ni de la population peu disposée au fanatisme, tout entière à ses intérêts et inoffensive pour les étrangers, pourvu qu'ils ne blessent pas trop ouvertement ses préjugés ou ses usages.

Les vivres sont abondants et à des prix modérés, mais les frais de loyer sont énormes, et l'ignorance de la langue, l'absence de monnaies nationales forcent les Européens à recourir à des espèces de courtiers et d'interprètes indigènes, nommés *compradores*, qui se chargent de rechercher les cours de la place, de vendre et d'acheter les marchandises, de tenir un compte courant des dépenses, moyennant une commission qui varie de 1 1/2 à 2 °/₀.

Les maisons anglaises ou américaines trouvent une

concurrence redoutable dans les négociants parsis ou musulmans établis à Shang-Haï et à Canton. Quant aux maisons françaises, elles sont trop peu nombreuses pour lutter sérieusement avec leurs puissantes rivales; et cependant le gouvernement français n'a rien épargné pour nous mettre à même de disputer le marché de la Chine à nos heureux et habiles devanciers.

Poids et mesures. Monnaies. — Les poids et mesures varient avec les provinces et même avec les professions; les plus usités sont :

Mesures de longueur, le **tchi** = 0 mètre, 355 (traité de 1858).

Mesures itinéraires, le **li** = 442 mètres (d'après M. N. Rondot).

Mesures de surface, le **méou** = 674 m. c., 1542.

Poids, le **liang** ou livre = 604 gr. 53; le **picul** = 60 kil. 453.

Monnaies. L'or et l'argent ne représentent en Chine que des valeurs nominales et variables dont l'unité de poids est le **liang** ou **taël** = 37 gr. 78 (*taël de Haï-Kouan*, poids de la douane), divisé en 10 **tsien**, 100 **fen** et 1,000 **ly**.

L'or et l'argent chinois ne circulent que sous forme de lingots d'un titre plus ou moins élevé, et du poids de 50 taëls à 4 tsien. La piastre mexicaine à colonnes et le carolus d'Espagne sont les monnaies étrangères les plus recherchées; les autres monnaies d'or ou d'argent sont dépréciées partout.

La seule monnaie indigène portant une empreinte officielle est le *tsien* ou *sapèque*, pièce ronde, formée d'un alliage de cuivre, de plomb, d'étain, de zinc et de fer, et percée d'un trou carré qui sert à enfiler les pièces et à les réunir par centaines. L'enfilade de 1,000 sapèques représente légalement un taël d'argent au premier titre (sycee), mais la valeur varie avec le cours de l'argent.

CHAPITRE V.

EMPIRE DU JAPON.

Bornes. Superficie. Population. — Le Japon, but extrême du commerce européen dans les mers de l'Orient, est un archipel long d'environ 800 lieues, situé entre le 24ᵉ et le 43ᵉ degré lat. nord, le 121ᵉ et le 143ᵉ long. est, et composé de quatre îles principales : *Kieou-Siou*, *Sikhoff*, *Niphon* et *Yeso*. Sa superficie est d'environ 700,100 k. c., sa population de 40 à 45 millions d'habitants. La capitale est *Kioto* (*Myako*), dans l'île de Niphon (1 million d'habitants).

Historique des relations avec le Japon. — La position insulaire du Japon, sur la route de l'Amérique, à peu de distance des côtes de la Chine, de la Sibérie et de l'archipel Indien, ses richesses agricoles et minérales, sa population industrieuse et intelligente lui donnent parmi les nations asiatiques une importance exceptionnelle. Le Japon semble destiné à devenir l'Angleterre de l'extrême Orient. Jusqu'en 1853, un seul peuple européen, les Hollandais étaient admis à commercer avec les Japonais, et leurs navires ne pouvaient entrer que dans le port de Nagasaki. Les États-Unis, en 1854, l'Angleterre, en 1855, forcèrent à leur tour les barrières qu'opposait à l'étranger la méfiance du gouvernement ; enfin, en 1858, la France et la Grande-Bretagne signaient à Yedo un traité bientôt étendu aux États-Unis, à la Russie, à la Hollande, et qui stipulait l'ouverture des ports de Hakodadi, Hiogo, Nagasaki, Yedo et Osaka. Depuis ce temps, malgré les résistances de la féodalité japonaise, la partie éclairée de la nation et le *taïcoun*, mandataire du véritable souverain du Japon, le *Mykado*, ont essayé d'aplanir les difficultés qui s'élèvent encore à propos de l'exécution des traités, acceptés aujourd'hui par le chef de l'empire japonais.

Des missions japonaises ont parcouru la France et l'An-

gleterre, les relations se sont multipliées, et tout porte à croire qu'elles prendront de plus en plus un caractère de bienveillance réciproque.

Climat. Production naturelle et industrielle. — Le climat du Japon est plus variable que ne le sont d'ordinaire les climats maritimes : les pluies y sont fréquentes, les hivers rigoureux et les étés brûlants.

Le sol, montagneux, volcanique, souvent bouleversé par les tremblements de terre, est aussi fertile et aussi bien cultivé que celui de la Chine, et les productions sont à peu près les mêmes : au midi, le riz, les épices, les fruits, la canne à sucre, l'arbre à thé, l'indigo, le camphrier, les arbres à gomme, les bambous, le cotonnier ; au nord, les céréales, la pomme de terre, les légumes, les plantes textiles, oléagineuses et médicinales, le tabac, les bois de construction.

Le mouton et le porc sont presque inconnus au Japon ; les bœufs et les chevaux y sont rares ; mais l'éducation des vers à soie y est plus répandue et plus avancée que dans toute autre contrée, et le Japon a seul échappé à l'épidémie qui depuis dix ans a diminué d'un tiers la production de la soie en Asie et en Europe.

Ses mines sont inépuisables : l'or, l'argent, le cuivre, la houille, les marbres, la terre à porcelaine se rencontrent en abondance ; on exploite également le soufre, le mercure et le fer. Enfin, les pêcheries d'Yeso fournissent à la consommation de tout l'empire.

L'industrie japonaise est sans contredit la plus avancée de l'Asie : la porcelaine et la laque surpassent celles de Chine ; les soieries égalent celles de France et d'Italie, la fonte des métaux, le tissage du coton, la fabrication des armes, du papier, de l'encre, les bronzes, la bijouterie, la teinturerie, la verrerie pourraient soutenir la comparaison avec les produits européens ; enfin, les Japonais ont entrepris de construire des instruments de précision, des machines à vapeur, des appareils électriques, et ils ont réussi.

Routes maritimes. Principaux ports. — Le plus

méridional des ports ouverts aux étrangers est celui de *Nagasaki*, dans l'île de Kieou-Siou, au centre d'un district fertile, et célèbre par ses soieries et ses porcelaines. Les Hollandais et les Chinois dominent encore dans le mouvement commercial de Nagasaki, amoindri du reste par le traité de 1858, et par les communications directes établies avec l'île de Niphon. Aujourd'hui les deux principaux centres du commerce européen et américain avec le Japon sont Osaka, et Yedo. *Osaka*, située sur une baie large mais peu profonde, au sud de l'île de Niphon, sur la route d'Yedo, à peu de distance de Myako, capitale de l'Empire, dont les foires célèbres sont désormais accessibles aux Européens, est une ville de 800,000 âmes, siége de l'administration générale des postes, à deux jours d'Yedo et à quatre jours de Shang-Haï par la navigation à vapeur; destinée à devenir un des principaux marchés des mers de l'Orient. *Yedo*, la seconde capitale de l'Empire (2,600,000 h.), est située au fond d'un large golfe sur les bords duquel s'élèvent les villes maritimes de *Simoda*, de *Yoko-Hama*, et de *Kanagawa* qui lui servent d'avant-ports. Bien bâtie, ornée de boutiques élégantes, centre de nombreuses industries, Yedo est déjà fréquentée par de nombreux bâtiments anglais et américains, et par quelques navires russes, hollandais et français qui viennent y échanger les marchandises européennes contre les soies, les thés, les cotons et les métaux du Japon. Plusieurs maisons européennes y ont établi des comptoirs, et le développement rapide de ses relations la désigne comme la première place de commerce de l'empire japonais. La Compagnie péninsulaire et orientale et les Messageries impériales desservent le port d'Yedo, l'une depuis 1863, les autres depuis 1865. *Hakodadi*, non loin de *Matsmaï*, capitale de l'île d'Yeso, dont elle est le principal débouché, est surtout visitée par les bâtiments russes et américains et par les jonques japonaises, qui viennent y charger les bois de construction, les poissons secs et les pelleteries; les pavillons anglais et hollandais y font quelques rares apparitions.

Commerce extérieur. — Les documents nous man-

quent pour apprécier le commerce du Japon avec la Chine et la Corée. Quant aux échanges avec l'Europe et les États-Unis, le thé, la soie, les graines de vers à soie forment la presque totalité des exportations japonaises. Les marchandises les mieux accueillies sont les draps, les serges, les cotonnades, les armes, les spiritueux, les bois de teinture, les livres, les instruments d'optique et de chirurgie, et même les articles de Paris.

L'Angleterre, suivie de près par les États-Unis, occupe le premier rang dans le mouvement des échanges, puis viennent la Hollande et la Russie, enfin la France, les villes hanséatiques, la Prusse, qui vont surtout y chercher la soie et les œufs de vers à soie, mais dont les importations se réduisent encore à un chiffre insignifiant.

Caractère national. — Le Japonais est fier, brave, loyal, intelligent, curieux des sciences européennes, qu'il connaît et qu'il sait appliquer, mais attaché à ses coutumes, facile à blesser et prompt à se venger quand il se croit insulté. Aussi ne saurait-on trop recommander aux Européens de se mettre au courant des usages, et d'observer scrupuleusement les règlements de commerce et de police publiés par les consuls. Du reste, les relations ne peuvent que s'améliorer en se multipliant; le gouvernement semble disposé à observer les traités, et la résistance des daïmios ou grands feudataires, découragée par une répression énergique, commence à se lasser.

Traités de commerce. — Les priviléges accordés aux étrangers par les traités de 1858 et de 1864, au bénéfice desquels participent la France, la Grande-Bretagne, les États-Unis, la Russie, la Hollande, la Prusse, la Suisse et l'Italie, sont la liberté de commerce, de résidence et de culte dans tous les ports ouverts, l'introduction en franchise des métaux précieux, la réduction à 5 °/ₒ des droits sur les céréales, animaux vivants, soies écrues, plomb, zinc, étain, machines à vapeur, étoffes de coton et de laine, houille, bois de construction; à 35 °/ₒ des droits sur les liqueurs enivrantes; à 25 °/ₒ de ceux que supportent toutes les autres marchandises, sauf l'opium, qui est

prohibé ; l'abaissement à 5 °/₀ du tarif douanier, qui pèse sur tous les objets exportés ; le libre usage des monnaies japonaises et étrangères ; enfin le droit, pour les puissances contractantes, d'établir dans les villes ouvertes des consuls investis d'une juridiction exclusive sur leurs nationaux.

Les navires marchands ne doivent pas oublier que, malgré la surveillance exercée par les croiseurs européens, les parages du Japon et de la Chine sont encore infestés par les pirates, dont les jonques viennent enlever les bâtiments de commerce jusqu'en vue des ports chinois ou japonais ; mais ce fléau, mollement combattu par les gouvernements asiatiques, ne peut manquer de disparaître devant les efforts des puissances d'Europe et des États-Unis.

Poids, mesures et monnaies. — Les poids et mesures les plus usités sont :

1° Mesure itinéraire, le *ri* = 4,123 mètres, 440.
2° Mesure de longueur, le *sasi* = 0 m. 303.
3° Mesure superficielle, le *pou* = 3 m. c. 6443.
4° Mesure de capacité, le *syô* = 17 litres, 4 décilitres.
5° Poids, le *kni* = 280 grammes.

La série des monnaies comprend treize modules d'or, deux d'argent et trois de cuivre ; et le rapport de la valeur de l'or à l'argent n'est que de 5 à 1, tandis qu'il est de 15 à 1 en Europe.

Le *ko-ban* (or) vaut, suivant les Hollandais, 26 fr. 25.
Le *ryô* (taël) (argent) pèse 7 gr. 525, et vaut 1 fr. 8536.
Le *mou* (cuivre) = 0 fr. 0035.

LIVRE VI.

OCÉANIE.

CHAPITRE I.

ROUTES COMMERCIALES.

Le nom d'Océanie s'étend aux nombreux groupes d'îles disséminés dans l'océan Pacifique, entre l'Amérique et l'Asie, et au continent de l'Australie ou de la Nouvelle-Hollande, dont la superficie est égale à la moitié de celle de l'Europe.

La superficie totale de l'Océanie est d'environ 11 millions de kilomètres carrés.

Les géographes l'ont divisée en trois régions, en prenant pour base la diversité des races qui l'habitent : au nord-ouest la **Malaisie**, habitée par les Malais, race énergique, intelligente, mais indomptable, et dont les pirateries infestent encore les mers de l'extrême Orient (*îles de la Sonde*, — *Moluques*, — *Célèbes*, — *Bornéo*, — *îles Philippines*, etc.).

A l'ouest, la **Mélanésie**, habitée par des peuples de race nègre, inférieurs aux Malais, mais dont les récits des anciens voyageurs semblent avoir exagéré la laideur physique et l'abrutissement; race condamnée, du reste, à disparaître devant l'invasion européenne (*Australie*, — *Tasmanie*, — *Nouvelle-Guinée*, — *îles Salomon*, — *Nouvelle-Calédonie*, — *Nouvelles-Hébrides*, etc.).

A l'est et au nord-est, la **Polynésie**, dont les populations semblent appartenir à la race malaise, modifiée par des influences diverses qui lui ont enlevé une partie de sa sauvage énergie (*îles Sandwich*, — *Nouvelle-Zélande*, —



archipel de Taïti, — *des Marquises,* — *de Tuamotou,* — *de Tonga*, etc.).

Colonies européennes. — L'avenir de l'Océanie appartient tout entier à quatre puissances européennes :

1° *La Hollande*, qui possède presque tout l'archipel Malais.

2° *L'Espagne*, maîtresse des îles Philippines et Mariannes.

3° *L'Angleterre,* qui occupe l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Tasmanie, etc.

4° *La France*, dont le pavillon flotte à Taïti, aux îles Marquises et à la Nouvelle-Calédonie.

L'Océanie est rattachée à l'Europe par quatre grandes routes commerciales :

1° et 2° Celle du *cap de Bonne-Espérance* et celle du *cap Horn*, fréquentées par les navires à voiles et desservies par les clippers anglais et américains.

3° et 4° Celle de l'*isthme de Suez* et celle de l'*isthme de Panama*, fréquentées par la navigation à vapeur.

Dans l'état actuel des communications, la plus importante est celle de l'isthme de Suez et de l'océan Indien, desservie par deux grandes compagnies :

1° La *Compagnie péninsulaire et orientale anglaise*, qui a établi à Pointe de Galles une correspondance régulière avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande (trajet de Marseille à Sydney en 48 jours).

2° Les *Messageries Impériales françaises*, qui correspondent à Singapour avec Batavia, chef-lieu des possessions hollandaises (trajet de Marseille à Batavia en 34 jours).

CHAPITRE II.

COLONIES HOLLANDAISES.

Les possessions hollandaises de l'Océanie renferment près de 18 millions d'habitants, dont 17 millions et demi

d'indigènes, appartenant à la race malaise, 250,000 émigrants chinois, et 40,000 Européens.

Elles comprennent 1° l'île de **Java,** dont la capitale, Batavia, est le chef-lieu des possessions hollandaises (129,000 kil. c., 11,250,000 h.).

2° L'île de **Sumatra** (320,000 kil. c.), où subsistent encore, à côté des établissements hollandais, le royaume indigène d'*Achem*, et des États mal connus, à demi sauvages, dont la piraterie est la principale ressource.

3° Sur la côte occidentale de Sumatra, un archipel dont **Banca** est l'île la plus importante.

4° L'archipel de **Sumbava-Flores-Timor.** Les Portugais possèdent encore dans cette dernière île le comptoir et le port de *Dillé*.

5° L'archipel de **Célèbes.**

6° L'archipel des **Moluques** (Gilolo, Ternate, Amboine, Banda, etc.).

7° La plus grande partie de l'île de **Bornéo** (1,032,000 k. c., 2,200,000 h.), où se trouve encore, au nord-ouest, un État indépendant, celui de *Bornéo*.

8° Quelques établissements sur les côtes de la **Nouvelle-Guinée** ou Papouasie.

Toutes les possessions hollandaises sont sous l'autorité d'un gouverneur général qui réside à Batavia, et qui est assisté d'une commission consultative. Les chefs indigènes, surveillés par des administrateurs européens, servent d'intermédiaires entre le gouvernement hollandais et les populations soumises; l'État est propriétaire du sol, comme dans la plupart des pays musulmans; il a droit au travail des indigènes, et vend lui-même les produits que lui livrent à des prix convenus les entrepreneurs auxquels il loue à la fois la terre et les travailleurs; mais ce système ne saurait tenir longtemps contre les efforts réunis du parti libéral et du gouvernement, qui proposait en 1865 d'abolir la corvée, sauf pour la culture du café, d'admettre les indigènes à la propriété foncière, et d'autoriser le libre exercice de l'industrie privée.

Climat. Productions. — Les îles de l'archipel ma-



lais présentent de profondes analogies de sol et de climat ; deux saisons, l'une sèche, l'autre pluvieuse, pendant la mousson du nord-ouest (décembre-mars); un soleil brûlant, mais dont l'ardeur est tempérée par des brises de mer, une végétation dont la puissance et la variété n'a pas d'égale, des montagnes volcaniques d'où descendent de nombreux cours d'eau.

Toutes les plantes tropicales, et la plupart de celles des climats tempérés, réussissent dans les îles de la Malaisie ; mais les grandes cultures sont :

1° Celle du **café,** dont la production à Java, à Sumatra, à Bornéo, à Célèbes dépasse annuellement 68 millions de kilogrammes.

2° Celle de la **canne à sucre,** qui fournit à Java 120 millions de kilog.

3° Celle du **riz,** qui suffit à la consommation du pays, où il forme la base de l'alimentation publique, et à une exportation considérable.

4° Celle des **épices :** *poivre* de Sumatra, de Bornéo, de Java (20 millions de kilog. exportés) ; *muscades* et *girofle* des Moluques ; *cannelle* de Java et de Sumatra.

5° Celle du **coton,** qui a pris un grand développement depuis le ralentissement de la production américaine.

6° Celle du **thé,** que les Hollandais ont importé avec succès à Java.

7° Celle de l'**indigo,** qui représente à Java seulement une production de 600,000 kilog.

A ces immenses richesses, acquises ou naturelles, il faut ajouter le tabac, les bois de teinture, les bois précieux, tels que le sandal, l'ébène, etc.; le camphrier, les arbres à gomme, à gutta-percha, toutes les variétés de palmiers, de cocotiers, etc.; le quinquina et les plantes médicinales ; d'énormes troupeaux de buffles, de chèvres et de chevaux ; des races de volailles dont plusieurs ont été récemment importées en Europe.

Le règne minéral n'est pas moins riche : les mines d'**étain** de Banca, les plus productives du globe, fournissent, avec celles de Java et de Billiton, 50 à

60,000 quintaux métriques chaque année; les métaux précieux, le cuivre, le fer, le plomb, le soufre, le sel gemme, les diamants se rencontrent à Bornéo, à Java, à Célèbes; la houille est exploitée à Bornéo et aux Moluques.

La pêche fournit des écailles de tortue, des perles, des tripangs, objets d'un commerce considérable avec la Chine.

Ports et marchés. — Le principal débouché du commerce des Indes néerlandaises est **Batavia** (Java, 150,000 h.), desservie par la correspondance des Messageries Impériales, qui la met à trois jours de Singapour, et par des lignes anglaises et hollandaises. Batavia est le grand entrepôt de tous les produits de la Malaisie, et sa navigation, qui se fait surtout sous pavillon hollandais, s'élève à plus de 700,000 tonneaux.

Les ports de *Sourabaya* et *Samarang*, dans l'île de Java; ceux de *Benkoulen*, de *Padang*, de *Palembang*, entrepôts des poivres et des cafés de Sumatra; celui de *Macassar*, dans l'île de Célèbes; ceux d'*Amboine*, *Ternate* et *Banda*, dans les Moluques, ports francs depuis 1853; celui de *Banjermassing*, à Bornéo, sont ouverts à tous les pavillons.

Java possède déjà quelques tronçons de chemins de fer et des lignes télégraphiques; mais les communications sont difficiles dans l'intérieur de Bornéo et de Sumatra, hérissées de montagnes, remplies de jungles et de savanes et habitées par des populations sauvages et insoumises.

Commerce extérieur. — Le commerce des colonies hollandaises s'élève en moyenne à 400 millions, dont 260 à l'*exportation*, qui consiste surtout en cafés, sucres, épices, étain de Banca, indigo, thés, tabacs de Java, riz, gutta-percha, ivoire, perles, écailles, bois précieux, nids d'hirondelles destinés à la Chine, etc.

L'*importation* consiste en tissus de coton, toiles peintes, soieries, fournies par la métropole, l'Angleterre, la France et la Chine; poterie et verrerie belge et anglaise; ou-

vrages en métal, armes et outils, importés d'Angleterre, de Belgique et du Zollverein, par les navires hollandais ; vins et spiritueux français et hollandais ; bijouterie et orfévrerie de provenances diverses.

L'industrie indigène, bien que peu avancée, suffit du reste à presque tous les besoins d'une population trop attachée à ses usages pour accueillir les produits étrangers, s'ils ne flattent pas le goût national.

La Hollande occupe le premier rang dans le mouvement de ces échanges, où elle figure pour les deux tiers. La Société de Commerce des Pays-Bas, chargée pour le compte du gouvernement du transport et de la vente des produits coloniaux, est le principal intermédiaire de ce commerce.

La Grande-Bretagne vient au second rang avec un mouvement d'échanges de 25 à 30 millions, sans compter le commerce avec les Indes anglaises et Singapour, un des entrepôts des produits de l'archipel Malais.

La France ne figure à l'importation que pour 2 ou 3 millions, à l'exportation directe que pour 9 à 10 millions ; mais le traité de 1865, qui modifie les tarifs douaniers, et qui abaisse les droits sur nos vins et nos spiritueux, développera sans doute les relations avec les Indes néerlandaises.

Poids, mesures et monnaies. — Toutes les marchandises qui peuvent être pesées se vendent par **picols** de 61 kilog. 520.

La **livre** d'Amsterdam = 492 gr., est en usage pour le thé, le girofle, la cannelle et l'indigo.

On compte par **florins**, comme en Hollande. Les billets de la banque de Java ont cours légal ; il circule en outre un grand nombre de monnaies de cuivre qui perdent au change contre l'or et l'argent.

CHAPITRE III.

COLONIES ESPAGNOLES.

L'Espagne partage avec la Hollande la domination de l'archipel Malais.

Elle possède en Océanie le groupe des îles **Philippines**, dont les plus importantes sont *Luçon* et *Mindanao*, et celui des îles **Mariannes**, dans la Polynésie.

La population totale est d'environ 6 millions d'habitants, noirs, Malais (Tagales), Chinois et Européens.

L'admirable situation des îles Philippines, à quelques jours des côtes de Chine, de Batavia et de l'Australie, sur la route de l'Amérique à l'Asie; la fécondité du sol, qui produit en abondance le sucre, le tabac, le riz, le café, l'indigo, le chanvre (abaca), les bois précieux, en font, après Cuba, la plus riche possession de l'Espagne et l'une des plus importantes de l'Océanie, bien que l'on tire à peine parti de leurs immenses troupeaux, de leurs mines, de leurs pêcheries de perles, etc.

Le grand débouché commercial est le port de **Manille** (Luçon) (150,000 h.), rattaché à Hong-Kong par les services de la Compagnie Péninsulaire et Orientale.

On évalue en moyenne le commerce des îles Philippines à 140 millions, dont moitié à l'exportation, qui consiste en sucres, tabacs et cigares, chanvres, indigo, écaille de tortue, nacre de perles, peaux brutes, etc. La Grande-Bretagne et ses colonies y figurent pour 76 millions, les États-Unis pour 25, l'Espagne, les républiques de l'Amérique du Sud et la Chine pour des sommes très-inférieures. Le commerce avec la France ne dépasse pas 2 millions, dont 1,800,000 de marchandises exportées pour la France.

Les poids, les mesures et les monnaies légales sont ceux de l'Espagne; mais on emploie plus souvent le *yard*

et le *gallon* anglais pour les mesures de longueur et de capacité, et le *picul* de 63 kilog. 268 pour les poids.

La *piastre* de 5 fr. 37 est la monnaie de compte.

CHAPITRE IV.

COLONIES ANGLAISES.

La Grande-Bretagne possède en Océanie un empire qui ne date pas d'un siècle, et dont le prodigieux développement dépasse tout ce que pouvaient rêver les imaginations les plus enthousiastes.

Sans parler de quelques comptoirs à Bornéo, de la petite île de Labouan, près de Bornéo, importante par ses mines de houille, et d'un protectorat plus ou moins direct sur quelques groupes de la Polynésie, l'Angleterre est maîtresse de l'Australie, de la Tasmanie et de la Nouvelle-Zélande.

AUSTRALIE.

Superficie, Productions, etc. — L'Australie est un continent, d'une superficie de 5,200,000 kil. c., creusé par de vastes golfes, sillonné par des chaînes de montagnes aussi élevées que les Pyrénées, arrosé par des fleuves qui, tels que le Murray et le Darling, peuvent le disputer au Rhin et à l'Elbe. Située entre 11° et 39° lat. sud, 111° et 151° long. est, l'Australie jouit au sud d'un climat salubre et tempéré, tandis que ses côtes septentrionales sont échauffées par le soleil et fertilisées par les pluies des tropiques.

Le sol, coupé çà et là de quelques marécages et de landes sablonneuses, se prête à toutes les cultures; les céréales, la vigne, les arbres fruitiers, les plantes textiles, le tabac y réussissent comme dans les contrées les plus

favorisées de l'Europe ; l'arbre à thé, le coton y ont été introduits avec succès, et fournissent déjà à la consommation et au commerce des ressources considérables ; d'admirables forêts, qui s'étendent jusque dans les profondeurs inexplorées du continent, présentent toutes les variétés de bois de construction, d'ébénisterie, etc.

Les pâturages nourrissent d'immenses troupeaux de chevaux, de bœufs, et surtout de moutons, dont la laine fine et abondante est une des principales richesses de l'Australie, qui en exportait, en 1863, 212,000 balles contre 157,000 en 1859.

Mines d'or, etc. — Les *mines d'or* de la province de Victoria ont renouvelé et dépassé les miracles de la Californie. Découvertes en 1851, elles produisaient déjà en 1852, 371 millions de francs, et leur production s'élève encore à 200 millions (1865).

Les *mines d'argent,* moins abondantes, produisent cependant de 12 à 15 millions.

Les *mines de cuivre* de Bura, de Kapunda, etc., dans la province d'Australie méridionale, le disputent à celles du Chili et de la Grande-Bretagne.

Les gisements de fer et de plomb abondent sur le littoral ; enfin, le bassin houiller d'Hawarra, dans la Nouvelle-Galles du Sud, les charbons de Queensland, etc., pourraient alimenter pendant des siècles une industrie aussi active que celle de la Grande-Bretagne.

Industrie. — Le génie industriel de la race anglo-saxonne ne s'est pas démenti dans ces régions lointaines, et ces colonies, qui ne datent que d'hier, possèdent déjà des scieries mécaniques, des forges, des usines pour la construction des machines à vapeur, des moulins à farine, des tanneries, des fabriques de savon et de chandelles, des brasseries, des distilleries qui rivalisent avec les établissements européens.

Divisions politiques. Principaux ports. — L'Australie anglaise se divise en cinq provinces :

1° **L'Australie occidentale** (200,000,000 hectares, — 40,000 hab.), qui a pour débouchés les ports de *King-*

Georges-Sund et de *Freemantle*, résidence d'un agent consulaire français.

2° L'**Australie méridionale**, qui comprend toutes les régions nouvellement découvertes dans le centre et dans le nord de l'Australie jusqu'au golfe de Carpentarie (300,000,000 hect., — 155,000 hab.), a pour débouché, sur la côte méridionale, *Adélaïde* (18,000 hab.), entrepôt des cuivres, des laines, des céréales de cette province.

3° La province de **Victoria** (92,000,000 hect., — 750,000 h.), sur la côte sud-est, a pour capitale et pour entrepôt de ses métaux précieux, de ses laines, etc., *Melbourne*, ville de 250,000 habitants, dont l'emplacement était occupé, il y a trente ans, par des forêts de gommiers et une lande inhabitée.

4° La **Nouvelle Galles du Sud** (80,000,000 hect., — 400,000 hab.), sur la côte orientale, la plus ancienne des colonies anglaises d'Australie, a pour capitale et pour port principal *Sidney* (90,000 hab.), fondé en 1788, l'une des rades les plus belles et les plus sûres du monde entier (Port-Jackson).

5° La province de **Queensland** (172,000,000 hect., — 0,000 hab.) a pour débouché maritime *Port-Denison*, ille récente de quelques milliers d'habitants, qui songe éjà à se rattacher à Batavia, à Singapour et à la Chine ar une ligne de vapeurs qui franchirait le détroit de orrès.

Tous ces ports communiquent avec la mère-patrie et vec l'Europe par les services des paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale, qui correspondent avec Australie à Pointe de Galles (45 jours de Londres à Melbourne par Marseille), et par une ligne régulière de clippers qui part de Liverpool et double le cap de Bonne-Espérance (76 jours). Des clippers américains entretiennent avec ew-York des communications régulières par le cap Horn.

L'île de **Tasmanie** ou terre de *Van Diémen* (130,000 h.), éparée de l'Australie par le détroit de Bass, et aussi grande ue l'Irlande, forme une province distincte, enrichie par e commerce des bois, des céréales, des laines, des bes-

tiaux, de la houille, par la pêche de la baleine et par la découverte de gisements aurifères. Les ports de *Hobart-Town* et de *Launceston* servent d'entrepôts et de débouchés aux produits de la colonie.

Commerce extérieur. — Le commerce extérieur de l'Australie et de la Tasmanie, qui ne dépassait pas 50 millions en 1840, s'élève aujourd'hui à plus de 750 millions, dont 400 à l'exportation.

La Grande-Bretagne absorbe les trois quarts de ce commerce; le reste se partage entre les États-Unis, la Chine, les républiques de l'Amérique du Sud, la Californie, les possessions françaises et hollandaises d'Océanie, les Indes orientales, Maurice et le cap de Bonne-Espérance.

La France figure à l'importation pour 7 millions 1/2 en eaux-de-vie, vins, poissons marinés, sucres raffinés, poterie et verrerie, etc.; à l'exportation, pour 300,000 fr. de laines en masse.

L'or, destiné presque tout entier à la Grande-Bretagne, les laines, les cuivres, les bois, les peaux brutes qui se partagent entre la Grande-Bretagne et ses colonies de l'océan Indien; les céréales et les houilles qui se répandent dans toute l'Océanie, tels sont les principaux objets exportés.

A l'importation, les spiritueux de France, d'Allemagne, des États-Unis, de la Grande-Bretagne, les vêtements confectionnés, les tissus, les ouvrages en métal, les armes provenant d'Angleterre, les sucres de Maurice, de la Chine et des Indes, le thé chinois et indien, les cafés de Ceylan et de Java, les ouvrages en cuir, les meubles, la bijouterie, dont la France pourrait facilement disputer le monopole à l'Angleterre; les articles de Paris, les produits chimiques, le mercure de la Californie, sont les articles qui offrent le meilleur et le plus sûr placement.

Progrès de l'Australie. — L'Australie est un des plus merveilleux exemples du génie colonisateur de l'Angleterre. En 1788, elle jetait sur les côtes de la Nouvelle-Galles du Sud les fondements d'une ville destinée à servir de capitale à une colonie pénitentiaire, peuplée par quelques milliers de convicts, de soldats ou de fonctionnaires

anglais. En 1840, l'émigration anglaise, irlandaise et allemande avait déjà porté la population à 170,000 habitants; en 1851, la découverte de l'or vint tout à coup déterminer un courant d'émigration qui ne s'est plus arrêté. Les races de l'Asie, et surtout les Chinois, se sont précipitées, comme celles de l'Europe, vers les champs d'or de Melbourne; des explorateurs intrépides, Leichardt, Gregory, Kennedy, Stuart, sillonnent en tous sens le continent; des routes, des chemins de fer, des lignes télégraphiques, des villes et des ports s'improvisent en quelques années; des compagnies puissantes se forment pour l'exploitation des mines et des richesses agricoles; les institutions de crédit se multiplient; le revenu public s'élève à 200 millions; et cette création d'un monde et d'une société nouvelle a été l'ouvrage de moins de vingt ans!

NOUVELLE-ZÉLANDE.

Le groupe de la Nouvelle-Zélande situé dans la Polynésie, à 500 lieues de la côte sud-est du continent australien, se compose de trois îles, dont l'une, l'île Stewart, est peu considérable (500 kil. c.).

La superficie totale est de 300,000 kil. carrés environ; la population blanche, de 160,000 habitants contre 48,000 en 1855, et de 50,000 indigènes d'origine malaise (*Maoris*), presque toujours en lutte avec les colons européens.

Traversée par une chaîne de montagnes dont les sommets atteignent 4,000 mètres, et qui donne naissance à d'innombrables cours d'eau, la Nouvelle-Zélande jouit d'un climat salubre et tempéré, et le sol volcanique, mais d'une fertilité merveilleuse, se prête à toutes les cultures de l'Europe et des régions australiennes.

Les céréales, les fruits, les légumes d'Europe, l'oranger et la vigne dans l'île septentrionale; le phormium tenax de la Nouvelle-Hollande, d'immenses forêts qui renferment les essences les plus variées, des pâturages qui nour-

rissent 260,000 têtes de gros bétail, et 3 millions de moutons à la laine fine et soyeuse : telles sont les richesses agricoles de la Nouvelle-Zélande; mais elles sont encore dépassées par ses richesses minérales : la houille, le fer, le cuivre y abondent, et les gisements aurifères d'Auckland et d'Otago, dont la découverte a triplé en quatre ans la population européenne, produisaient déjà, en 1865, plus de 60 millions.

Les ports qui servent de débouchés au commerce de la Nouvelle-Zélande sont, dans l'île du Nord, **Auckland** (14,000 h.), capitale de la colonie; et *Wellington*, sur le détroit de Cook; dans l'île méridionale, *Nelson* et *Dunedin*, capitale de la province d'Otago (20,000 h.).

Ils communiquent avec la métropole par la correspondance des paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale, et la Nouvelle-Zélande songe déjà à organiser un service de vapeurs qui aboutirait au port de Panama.

Le commerce extérieur, qui n'était en 1861 que de 95 millions, s'élève aujourd'hui à plus de 220, dont 100 millions à l'exportation : l'*or* (55 millions), les *laines* (26 millions), les bois de construction, les gommes-résines, les céréales, les pommes de terre, le cuivre, le chanvre indigène, représentent à l'exportation les valeurs les plus considérables; à l'importation, les bestiaux, les instruments d'agriculture, les spiritueux, les sucres, les denrées coloniales, les tissus de laine, les vêtements confectionnés, la ganterie, les chaussures en cuir, les calicots imprimés, les meubles, la verrerie, la poterie, les papiers de tenture sont les marchandises dont le placement est le plus sûr.

Outre l'Angleterre et ses colonies australiennes, les États-Unis et les colonies françaises d'Océanie sont à peu près les seuls pays qui entretiennent des relations directes et suivies avec la Nouvelle-Zélande.

On a surnommé la Nouvelle-Zélande la Grande-Bretagne des mers du Sud, et si l'on songe à son climat, à ses mines, à sa position géographique, si l'on pense que cette colonie, née d'hier (1841), a déjà des chemins de

fer, des routes, des banques, une marine de 14,000 tonneaux, et que Dunedin inaugurait en 1865 une exposition universelle des produits de l'agriculture et de l'industrie, on ne trouvera pas trop ambitieux ce surnom que chaque jour le progrès moral et matériel se charge de justifier.

COLONIES FRANÇAISES.

(Voir la Géographie commerciale et industrielle de la France. — Colonies d'Océanie.)

CHAPITRE V.

LES ILES SANDWICH OU HAVAÏ.

De tous les archipels indépendants de l'Océanie, le seul qui offre une véritable importance commerciale, à l'exception de quelques îles à guano, occupées par les États-Unis ou l'Angleterre, est le groupe des *îles Sandwich* ou *Havaï* (15,670 kil. c., — 75,000 hab.), dont la population indigène, convertie au christianisme par les missionnaires anglais et américains, a adopté, au moins extérieurement, les habitudes européennes et les formes de nos gouvernements constitutionnels, qu'y maintient le protectorat de l'Angleterre.

Situées au nord de la Polynésie, presque à moitié chemin entre la Californie et le Japon, sur la route des baleiniers qui se rendent dans les mers de Behring et d'Okhotsk, les îles Sandwich sont une relâche et un point de ravitaillement désigné par la nature à tous les navires qui sillonnent, entre l'Amérique et l'Asie, la partie septentrionale de l'océan Pacifique.

La capitale et le port le plus important est *Honolulu*, dont le mouvement s'élevait, en 1862, à 300 navires et 130,000 tonneaux (moitié sous pavillon américain).

La décadence de la pêche de la baleine dans l'océan Pa-

cifique, où le nombre des baleiniers est tombé, en dix ans, de 271 à 31 (1852-1862), et les produits de la pêche, de 340,000 barils d'huile à 28,000, portera un coup sensible au commerce des îles Sandwich, mais les forcera en même temps à développer les richesses du sol, l'éducation du bétail, la culture du riz, de la canne à sucre, du bananier, de l'oranger, etc.

L'*importation* s'élevait, en 1862, à 3,800,000 francs en objets manufacturés de provenance anglaise ou américaine, denrées alimentaires, spiritueux, combustibles, huiles de poisson, etc.

Les *exportations* consistaient surtout en huiles de baleine, sucres, riz, café, peaux brutes, champignons sauvages destinés à la Chine, etc., pour une valeur totale de 2,400,000 fr.

La Californie, la Colombie britannique, les villes hanséatiques, les États-Unis, la Grande-Bretagne et ses colonies prenaient la part la plus active à ce commerce, où la France figure à peine pour quelques milliers de francs. Cependant nos vêtements confectionnés, nos indiennes, nos vins de Champagne, nos eaux-de-vie y trouveraient un débouché avantageux.

La monnaie de compte est la piastre de 5 fr. 25; on y emploie les mesures et les poids anglais. La langue anglaise est la seule usitée dans les transactions commerciales.

LIVRE VII.

AMÉRIQUE.

CHAPITRE I.

GRANDES DIVISIONS. — ROUTES COMMERCIALES.

Bornes. Superficie. — L'Amérique, située entre le 75° degré latit. nord et le 54° latit. sud, entre 36° et 170° longit. ouest, se divise en deux grandes presqu'îles, réunies par l'isthme de Panama.

L'Amérique du Nord, bornée au nord par l'océan Glacial arctique, la mer de Baffin, le détroit de Davis et la mer d'Hudson; à l'est par l'océan Atlantique; au sud par le canal de Bahama et le golfe du Mexique; à l'ouest par l'océan Pacifique et le détroit de Behring, est un vaste quadrilatère d'une superficie de 20,000,000 kil. carrés, coupé du nord au sud par une chaîne élevée qui se prolonge jusqu'à l'isthme de Panama, sous le nom de Montagnes Rocheuses, de Cordilières du Mexique et du Guatemala, et qui divise le continent en deux versants inégaux, celui du Pacifique à l'ouest, celui de l'Atlantique à l'est.

Un vaste développement de côtes (1 kil. par 407 kil. carrés de superficie), escarpées dans le versant du grand Océan et de l'Atlantique, basses et marécageuses sur les bords du golfe du Mexique; au nord, des plaines couvertes de lacs, de forêts et de neiges; à l'ouest, un pays accidenté, des vallées sauvages, des plateaux élevés; au centre, une immense vallée arrosée par le Mississipi et ses affluents, et qui rappelle les steppes de l'Asie ou de l'Afrique centrale; à l'est, des rivages découpés, de nombreux accidents de terrain, un sol fertile, disposé pour

recevoir et pour nourrir une nombreuse population : tel est l'aspect de l'Amérique du Nord.

Entre les deux presqu'îles, semée dans une sorte de Méditerranée, qui porte le nom de golfe du Mexique et de mer des Antilles, s'étend une longue chaîne d'îles qui semblent jetées comme un pont entre les deux Amériques, les Antilles avec leur sol volcanique, leur climat brûlant et leur prodigieuse fertilité.

L'Amérique du Sud est bornée au nord par l'isthme de Panama et la mer des Antilles ; à l'est et au sud-est, par l'Atlantique ; à l'ouest, par l'océan Pacifique. C'est un immense triangle dont la forme rappelle celle de l'Afrique, coupé du nord au sud par la chaîne des Cordilières, dont les plateaux abrupts et les cimes neigeuses dominent à l'ouest les rivages escarpés du Pacifique, tandis qu'à l'est s'étendent des plaines sans fin, savanes, prairies ou pampas où se développent majestueusement les plus grands fleuves du monde : l'Orénoque, l'Amazone et le système du Rio de la Plata (superficie, 18,000,000 kil. c.).

MERS PRINCIPALES.

Située entre l'Europe et l'Afrique à l'est, l'Océanie et l'Asie à l'ouest, l'Amérique est baignée par trois grandes mers qui sont les routes de son commerce avec le reste du globe, l'océan Glacial, le grand Océan et l'océan Atlantique.

Océan Glacial. Terres Polaires. — 1° **L'océan Glacial**, qui communique par le détroit de *Behring* avec l'océan Pacifique, par ceux de *Davis* et d'*Hudson* avec l'Atlantique, n'est pas une route commerciale. Couvert de glaces fixes ou flottantes, qui rendent impossible toute navigation régulière, il baigne les côtes stériles de l'Amérique russe et de la Nouvelle-Bretagne, où errent au milieu des neiges quelques rares tribus d'Esquimaux, et les îles ou les terres mal connues du continent Arctique, l'**Islande**, la terre des glaces et des volcans ; le **Groenland**, où végètent quelques établissements danois ; *Go-*

thaab, *Christianshaab*, *Upernawick*, centres de propagande religieuse parmi les Esquimaux de la côte, plus encore que de relations commerciales.

Cependant de nombreux navires s'aventurent chaque année dans ces parages désolés, et vont y poursuivre le phoque et la baleine, qui abandonnent peu à peu les mers ouvertes pour se réfugier dans les glaces du pôle. Si la pêche du Nord est délaissée par les Anglais, les Français et les Hollandais, elle est encore pratiquée par les armateurs de la Nouvelle-Bretagne et surtout des États-Unis, qui expédient chaque année au pôle Nord plus de 150 baleiniers.

La pêche de la morue dans les mers d'Islande est beaucoup plus active : les Américains, les Anglais, les Français, les Danois, les Norwégiens, les Hollandais, les Russes même, s'y donnent rendez-vous, et bien que la pêche se fasse en pleine mer, l'Islande, et en particulier les ports de *Reykiavik* et de *Stykisholm*, doivent à l'affluence des bâtiments pêcheurs tout le mouvement de leur commerce et toute leur prospérité.

Océan Pacifique. — 2° L'**océan Pacifique** baigne, dans l'Amérique du Sud, le Chili, les deux Pérous et la république de l'Équateur; les États de l'Amérique centrale, le Mexique, les États-Unis, la Colombie britannique, avec l'archipel de Vancouver et de la reine Charlotte, et l'Amérique russe avec ses nombreuses îles, qui la rattachent à l'Asie. Les courants de l'Équateur et le courant du Japon jouent dans le grand Océan, pour les communications avec l'Asie et l'Océanie, le même rôle que le Gulf-Stream, et le courant du Brésil pour les communications avec l'Europe et l'Afrique.

Océan Atlantique. — 3° L'**océan Atlantique** baigne, dans l'*Amérique du Nord*, la Nouvelle-Bretagne, avec le groupe de Terre-Neuve, les États-Unis, le Mexique, l'Amérique Centrale, les Grandes et les Petites-Antilles; dans l'*Amérique du Sud*, les républiques Colombiennes, les Guyanes, le Brésil, l'Uruguay, les États de la Plata jusqu'au détroit de Magellan et jusqu'au cap Horn. Le

courant de l'Équateur et le Gulf-Stream tracent, entre l'ancien et le nouveau continent, une double route plus importante et mieux connue à mesure que les relations se multiplient.

LIGNES DE NAVIGATION.

L'Amérique est rattachée à l'Europe par cinq grandes routes maritimes :

1° **Route de l'Amérique occidentale et du Pacifique,** par le cap Horn ou le détroit de Magellan.

Cette route, découverte par Magellan en 1520, et par Schouten en 1616, est encore fréquentée par les clippers de Londres, de Liverpool et de New-York, et par les navires de la *Compagnie d'Armements maritimes du Havre*, qui desservent les ports du Chili et du Pérou; mais l'ouverture d'un canal à travers l'isthme de Panama la ferait déserter même par la navigation à voiles.

2° **Route de la côte occidentale d'Amérique par l'isthme de Panama.**

L'isthme de Panama est l'isthme de Suez de l'Amérique. Cependant cette route ne fut guère fréquentée qu'à partir de 1848, époque de la découverte des mines de Californie. L'achèvement du chemin de fer de *Colon,* sur la mer des Antilles, à *Panama,* sur le Pacifique, a attiré vers cette voie tous les services postaux, les voyageurs, le transit des métaux précieux et les grandes lignes de navigation à vapeur qui desservent l'océan Pacifique. Un canal souvent projeté, et qui s'exécutera un jour comme celui de Suez, rendrait inutile le long et dangereux détour du cap Horn.

Les principales compagnies qui desservent l'océan Pacifique par la route de Colon et de Panama sont :

1° *La Compagnie Anglaise des Indes Occidentales et du Pacifique*, dont les steamers partant de Panama visitent les ports de l'Équateur, du Pérou, du Chili, jusqu'à Valparaiso et jusqu'à l'île Chiloé, et correspondent avec les lignes anglaises de Liverpool et de Southampton à Colon,

et les lignes françaises de Saint-Nazaire (45 jours de Valparaiso à Southampton).

2° La *Compagnie de la Californie et de la Colombie britannique* (service anglais), qui dessert les ports du Mexique, de la Californie américaine et de la Nouvelle-Bretagne jusqu'à San Francisco et à Vancouver, et qui correspond avec les lignes anglaises et françaises de l'Atlantique (40 jours de San Francisco à Southampton).

3° Les trois *Compagnies Américaines* du *Pacifique*, des *Paquebots-Poste du Pacifique*, et du *Chemin de Fer de Panama*, qui desservent toute la côte occidentale depuis Valparaiso jusqu'à San Francisco, en correspondance avec les lignes françaises et américaines de l'Atlantique.

4° La *ligne américaine de New-York* à San Francisco (trajet en 12 jours, de Panama à San Francisco ; en 10 jours, de Panama à New-York).

5° La *Compagnie Impériale Mexicaine* du Pacifique, qui dessert la ligne de San Francisco à Acapulco, et d'Acapulco à Panama en correspondance avec les lignes européennes et américaines.

3° **Route de l'Amérique méridionale par l'Atlantique.**

Cette route, tracée par les courants de l'Atlantique, et qui aboutit aux ports du Brésil et de la Plata, est desservie par trois compagnies européennes :

1° En **Angleterre,** le *Royal Mail Steam Packet*, dont les navires partent de Southampton pour Lisbonne, Saint-Vincent, Fernambuco, Bahia, Rio-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

La *Compagnie de la Plata,* de Liverpool à Montevideo et Buenos-Ayres.

2° En **France**, les *Messageries Impériales,* de Bordeaux à Lisbonne, Saint-Vincent, Fernambuco, Bahia, Rio-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

4° **Routes de l'Amérique centrale** (golfe du Mexique et mer des Antilles) par l'**Atlantique.**

La côte méridionale des États-Unis, les embouchures du Mississipi, le Mexique, les Antilles, la Colombie,

l'isthme de Panama, les Guyanes, tels sont les points où aboutissent les divers embranchements de cette grande ligne de navigation.

Elle est desservie par cinq compagnies principales :

En **Angleterre**, la *Compagnie Royale des Paquebots à vapeur*, partant de Southampton, 1° pour les Antilles et la Guyane anglaise; 2° pour Cuba (la Havane), le Mexique et l'Amérique centrale (trajet en 25 jours, de Southampton à Colon; en 27, à Vera-Cruz).

La *Compagnie des Indes occidentales et de l'Océan Pacifique*, partant de Liverpool 1° pour les Grandes-Antilles et Balize; 2° pour Saint-Thomas, Sainte-Marthe et Colon (isthme de Panama); 3° pour Port-au-Prince, Vera-Cruz et Tampico; 4° pour la Barbade et la côte de Colombie.

La *Compagnie du Honduras et du Mexique*, partant de Liverpool 1° pour Balize, par la Jamaïque; 2° pour Tampico, par Port-au-Prince, la Jamaïque et Vera-Cruz.

En **France**, la *Compagnie Transatlantique*, qui part de Saint-Nazaire 1° pour Aspinwall-Colon, par Fort-de-France (Martinique) et Sainte-Marthe (Colombie), avec correspondance sur la Guadeloupe, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, la Grenade, la Trinité, Demerari, Surinam et Cayenne; 2° pour la Vera-Cruz et Tampico, par Saint-Thomas et la Havane, avec correspondances sur Kingston, par Porto-Rico, le Cap Haïtien et Santiago de Cuba (25 jours de Saint-Nazaire à Vera-Cruz).

En **Espagne**, les vapeurs-courriers espagnols partant de Cadix pour la Havane, par Sainte-Croix-de-Ténériffe et Porto-Rico (trajet en 16 jours).

5° **Route de l'Amérique du Nord** (côte orientale), par l'**Océan Atlantique.**

Cette ligne de navigation, la plus fréquentée de l'Atlantique, aboutit à la Nouvelle-Bretagne et aux ports septentrionaux des États-Unis. Les navires qui partent d'Europe remontent pour éviter le Gulf-Stream jusqu'à la latitude de Terre-Neuve, tandis qu'au retour ils profitent du courant en redescendant vers le Sud.

Les principales compagnies qui desservent cette route

sont en **Angleterre** : 1° le *British and North-American Royal Mail Steam Packet*, partant de Liverpool pour New-York, Boston et Halifax (trajet en 12 jours).

2° La *Compagnie de Navigation à vapeur* (Inmann), de Liverpool à New-York et Philadelphie.

3° La *Ligne régulière de Liverpool à Québec et Montréal*.

En **France**, la *Compagnie Transatlantique* du Havre à New-York, par Brest (trajet en 11 jours).

En **Allemagne**, 1° le *Lloyd de l'Allemagne du Nord*, de Brême à New-York, par Southampton.

2° La *Ligne régulière de Hambourg* à New-York, par Southampton (trajet en 17 jours).

Aux **Etats-Unis**, la *Compagnie de Navigation de l'Océan*, entre New-York, le Havre et Brême, par Cowes et Southampton.

L'Amérique, si riche en communications avec l'Europe, n'est rattachée à l'Asie et à l'Afrique par aucune ligne régulière de navires à vapeur, malgré l'activité des relations maritimes et la double route que lui ouvrent l'Atlantique et le Pacifique. Les clippers de New-York accomplissent en 70 jours la traversée de l'Australie par le cap Horn, et la prospérité toujours croissante de la Californie ne tardera pas sans doute à décider la création de lignes régulières entre l'Asie orientale et la côte occidentale d'Amérique.

COMMUNICATIONS TÉLÉGRAPHIQUES.

L'Amérique est sillonnée par un vaste réseau de lignes télégraphiques, qui met en communication les principaux points du continent; un câble sous-marin qui part de *Valentia* en Irlande et qui aboutit à New-York par Terre-Neuve, rattache depuis le mois de juillet 1866 l'ancien et le nouveau monde, et si aucun accident ne survient, ce ne sera plus par jours, mais par minutes qu'il faudra mesurer la distance entre les deux continents : enfin une compagnie russo-américaine vient de commencer des

études pour lier l'Amérique à l'Europe par le détroit de Behring, l'Asie et le télégraphe sibérien.

NAVIGATION INTÉRIEURE. COMMUNICATIONS PAR TERRE.

Malgré ses montagnes, ses plateaux arides, ses steppes, ses déserts sablonneux et salés, qui se rencontrent surtout dans la partie centrale des deux presqu'îles, les voies de communication intérieure de l'Amérique ne le cèdent qu'à celles de l'Europe. La nature lui a donné les plus grands fleuves du monde, et si le *Mackensie*, tributaire de l'océan Glacial, si le *Nelson* et la *Severn*, qui portent à la mer d'Hudson les eaux du lac Winnipeg, sont obstrués par les rochers et par les glaces, le *Saint-Laurent*, déversoir d'une sorte de Méditerranée formée par les grands lacs Ontario, Erié, Michigan, Huron et Supérieur (233,100 k. carrés de superficie), l'*Hudson*, la *Delaware*, le *Potomac*, la rivière *James*, l'*Alabama* et le *Mississipi* (4,000 kil.), avec son vaste système d'affluents, qui lui apportent les eaux des montagnes Rocheuses et des monts Alleghanys, couvrent l'Amérique du Nord d'un réseau navigable qui n'a pas d'égal dans le monde, et qui se complète par les fleuves du versant du Pacifique, le *Rio Colorado* (1,600 k.), l'*Orégon*, le *Frazer*, etc.

Dans l'Amérique du Sud, la *Magdalena*, tributaire de la mer des Antilles, et dans le versant de l'Atlantique, l'*Orénoque*, l'*Amazone* (7,500 kil.), avec ses affluents aussi longs que le Danube ou le Volga, le *Rio de la Plata*, le *Colorado*, traversent tout le continent, et descendent des plateaux des Cordilières qui longent la côte du Pacifique.

Dans l'Amérique du Nord, un admirable système de canalisation complète la navigation fluviale; des routes, des chemins de fer, dont le réseau s'agrandit chaque jour, sillonnent le continent; dans l'Amérique du Sud, l'état des communications est plus imparfait, les Cordilières

élèvent entre les deux versants une formidable barrière, et le centre du continent, où la civilisation n'a pas encore pénétré, est couvert de forêts vierges, de pampas et de prairies salines et marécageuses; mais des bateaux à vapeur remontent déjà tous les grands fleuves, et des chemins de fer uniront bientôt à travers les Andes le Pacifique et l'Atlantique.

CHAPITRE II.

CLIMAT. PRODUCTIONS.

L'Amérique, qui s'étend sur une longueur de 130 degrés, présente toutes les variétés de climat; mais, grâce à l'élévation de ses plateaux, la température ne varie pas seulement avec les latitudes, et de brusques différences se produisent entre des climats très-rapprochés. Les plateaux de Quito, sous l'équateur, jouissent d'un printemps éternel, tandis que les plaines basses de l'Orénoque et les côtes du Pacifique sont dévorées par un soleil de feu et par des chaleurs qui surpassent celles du Sénégal.

Les zones de culture et de production sont irrégulières comme celles de température; mais, à l'exception de quelques steppes arides, et des plaines du Nord où les mousses et les lichens végètent seuls au milieu des neiges, le sol américain est couvert d'une végétation dont la puissance ne saurait être comparée qu'à celle des plus riches contrées de l'Asie et de l'Océanie. Toutes les espèces végétales y sont représentées : le blé, la vigne, les plantes textiles, les fruits, les arbres de l'Europe, le coton, les épices, le café, l'indigo de l'Asie, le tabac, le cacao, les bois d'ébénisterie, de teinture et de construction, les plantes médicinales, indigènes en Amérique.

Toutes nos races domestiques y prospèrent, et les races indigènes, le buffle, le lama, l'alpaga, une variété infinie de volatiles et de poissons, ajoutent de précieuses res-

sources à celles que présentent les espèces acclimatées.

Ses richesses minérales n'ont pas de rivales ; l'or de la Californie, l'argent du Mexique et du Pérou dépassent tout ce qu'avait rêvé l'imagination enthousiaste des premiers explorateurs : le fer, le cuivre, le plomb, le mercure, la houille, le pétrole, les pierres précieuses abondent dans toutes les parties du continent ; et cependant la civilisation américaine est née d'hier ; et qui sait ce que renferment encore de trésors inexplorés les plateaux inconnus des montagnes Rocheuses et des Andes ?

POPULATION. RACES DIVERSES. ÉTAT DE LA CIVILISATION.

Population indigène. — La population de l'Amérique, que l'on évaluait, en 1836, à 38 millions d'habitants, dépasse aujourd'hui 73 millions ; mais les races indigènes, que leurs langues et leur caractère physique semblent devoir rattacher à la grande famille mongolique, ne comptent guère que pour une dizaine de millions dans le chiffre total. Au nord, la misère, la guerre, l'ivrognerie, l'horreur pour les occupations sédentaires et pour le travail, l'invasion des races européennes déciment peu à peu les débris de ces tribus nomades et guerrières, *Chippeways*, *Sioux*, *Apaches*, *Comanches*, qui reculent devant la civilisation, et disparaissent à mesure que la culture réduit leurs territoires de chasse.

Au Sud, les indigènes, *Quichas*, *Tupis*, *Guaranis*, etc... se mêlent lentement avec les conquérants européens, et de la fusion des deux peuples sort une race métisse, appelée à dominer dans toute la presqu'île méridionale.

Nègres. — Aux États-Unis, aux Antilles, au Brésil, vivent huit à neuf millions de *nègres*, arrachés à l'Afrique et acclimatés sur le sol américain par l'odieux commerce de la traite, aboli officiellement depuis 1815, mais prolongé jusqu'à ces dernières années, par le fait même de l'existence de l'esclavage, qui continuait de se recruter sur les côtes de Guinée et de Mozambique, malgré tous

les efforts des gouvernements européens. Encore esclaves dans les Antilles espagnoles et au Brésil, libres depuis plus d'un demi-siècle à Saint-Domingue, émancipés d'hier aux États-Unis, les nègres sont restés des enfants, insouciants, cruels quand leurs passions ardentes sont excitées, indolents quand la force et la crainte ne leur imposent pas le travail. Mais il n'en est pas de même des races mélangées, issues de leur union avec les Européens, et dont les passions énergiques, l'intelligence vive et facile, sont destinées peut-être à jouer un grand rôle dans l'avenir de l'Amérique, malgré le préjugé de la couleur, qui prévaut encore même aux États-Unis contre les théories d'émancipation et d'égalité.

Races d'origine européenne. — Race anglo-saxonne. — Toutefois c'est aux races de l'Europe que l'Amérique doit sa prospérité et la place qu'elle occupe dans le monde civilisé. Les Anglo-Saxons au Nord, les Espagnols et les Portugais au centre et au Sud lui ont imposé leurs langues, leurs mœurs et leurs idées, et lui ont fourni plus des deux tiers de sa population sans cesse augmentée et renouvelée par le courant de l'émigration européenne, qui grandit chaque jour entre les deux rives de l'Atlantique. Dans l'Amérique du Nord, la race anglo-saxonne domine dans la Nouvelle-Bretagne, colonie britannique à demi détachée de la métropole, et qui prélude, avec le consentement de l'Angleterre, à l'indépendance par la fédération : elle a fondé les États-Unis, cette grande république, qui a peu à peu absorbé plus de la moitié du continent, qui s'étend de l'Océan Pacifique à l'Atlantique, dont le commerce le dispute à celui de l'Angleterre et de la France, dont les vaisseaux couvrent les mers, et qui vient, sans se briser, de soutenir contre elle-même une des luttes les plus longues et les plus acharnées dont l'histoire fasse mention. Le peuple américain, sans compter les nègres et les Indiens, est un mélange de toutes les races européennes, anglais, allemands, celtes irlandais, français, espagnols, etc. : mais il est anglais par la langue et par le caractère, et l'élément anglo-saxon tend à ab-

sorber tous les autres, violemment ou pacifiquement.

Toutes les qualités et tous les défauts de la race anglo-saxonne, transportée au milieu de cette nature puissante, sur ce sol vierge, dans ces libres espaces qui s'ouvrent à son activité, se sont exagérés et agrandis : la fierté britannique s'est vue dépassée : l'énergie et l'égoïsme individuel, ont pris au milieu de ce travail sans relâche, et de cette lutte héroïque contre la matière, des proportions inconnues à l'ancien monde : l'amour de la liberté et du *self-governement*, est devenu l'indépendance de chaque groupe et de chaque individu affirmé parfois aux dépens de la société : le génie du commerce et l'instinct du progrès se sont transformés en une fièvre de spéculation, de découvertes, de mouvement, qui brise tous les obstacles, au risque de se briser soi-même; qui dévore le temps et l'espace, et qui a écrit sur le drapeau américain cette audacieuse devise : *Go head* (En avant !)

Race hispano-portugaise. — Les républiques espagnoles livrées trop tôt à elles-mêmes et que le gouvernement de la métropole n'avait pas préparées à la liberté sont loin de présenter le même spectacle.

Habitées par des populations trop clairsemées, et qui n'ont pas les instincts laborieux des races anglo-saxonnes, elles flottent depuis quarante ans du despotisme à l'anarchie et consument dans des luttes intestines toutes leurs ressources et toute leur activité. L'exemple du Brésil et celui du Mexique sembleraient prouver qu'elles trouveraient plus de garanties d'ordre et de prospérité dans une autorité fortement constituée et dans une action énergique du pouvoir central, que dans une liberté orageuse et dans des institutions servilement calquées sur celles des États-Unis.

Colonies européennes. — La vieille Europe, par ses relations commerciales, par sa supériorité industrielle, par sa politique, par ses colonies, exerce encore sur le Nouveau-Monde une puissante influence. Dans l'*Océan Pacifique* l'Amérique russe et la Colombie britannique observent la route de l'Asie : dans l'*Atlantique*, la Nou-

velle-Bretagne occupe plus d'un tiers de l'Amérique du Nord, les Antilles espagnoles, anglaises, françaises, hollandaises, danoises, etc., commandent le golfe du Mexique et la route de Panama, les trois Guyanes dominent les embouchures de l'Amazone et de l'Orénoque; mais cette influence ne ressemble en rien à la domination que l'Europe exerce sur d'autres parties du monde; et si l'avenir de l'Asie et de l'Afrique appartient aux Européens, l'avenir de l'Amérique n'appartient qu'aux Américains.

RELATIONS DE L'AMÉRIQUE AVEC LA FRANCE.

Par l'importance de ses relations avec la France, l'Amérique marche immédiatement après l'Europe. La moyenne des échanges dans les années normales de 1859 à 1865 est de 1,350 millions environ, sans y comprendre les possessions françaises; celle de l'intercourse de 2,600 bâtiments et 800,000 tonneaux.

Les routes commerciales de l'Amérique les plus fréquentées par la marine française sont :

1° *Celle de l'Amérique du Nord par l'Océan Atlantique*, qui aboutit aux États-Unis, la première puissance américaine par l'importance de ses relations avec la France, comme par son étendue et la prospérité de son commerce.

2° *Celle de l'Amérique centrale et de l'isthme de Panama*, qui aboutit aux Antilles, aux Guyanes, au Mexique, aux républiques de l'Amérique centrale et de la Colombie, et qui sert de débouché au transit de Panama.

Cette route, qui dans l'ordre géographique se place au second rang, ne viendrait qu'au troisième par l'importance des relations internationales avec la France.

3° *Celle de l'Amérique du Sud par l'Océan Atlantique, par le cap Horn et l'Océan Pacifique*, qui aboutit au Brésil, aux États de la Plata, aux républiques du Chili, du Pérou et de l'Équateur.

Cette route est une de celles où le pavillon français soutient sans fléchir la concurrence de l'Angleterre et

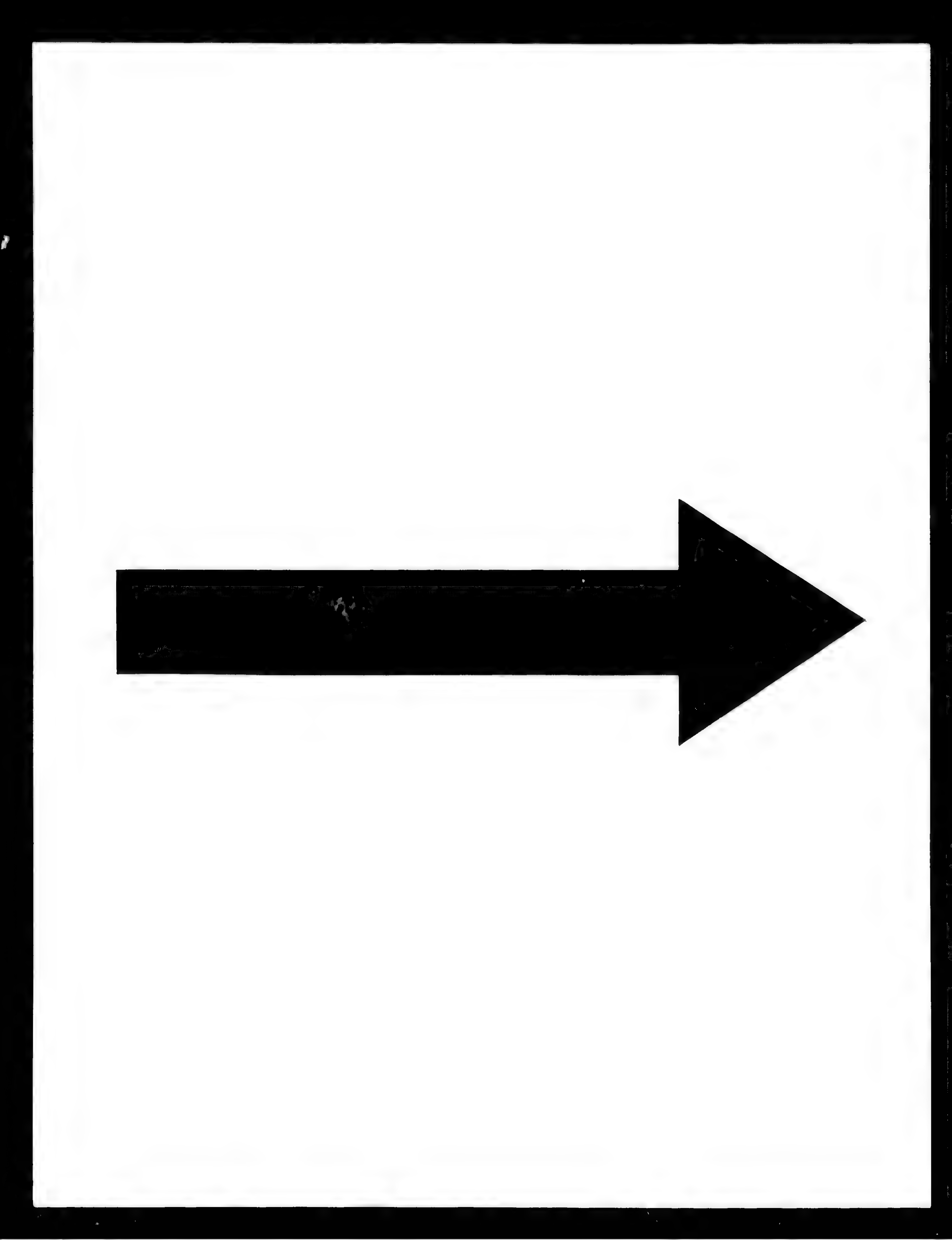
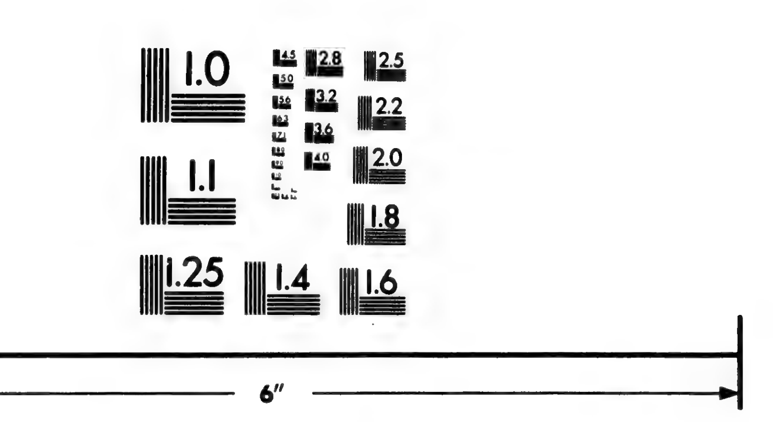
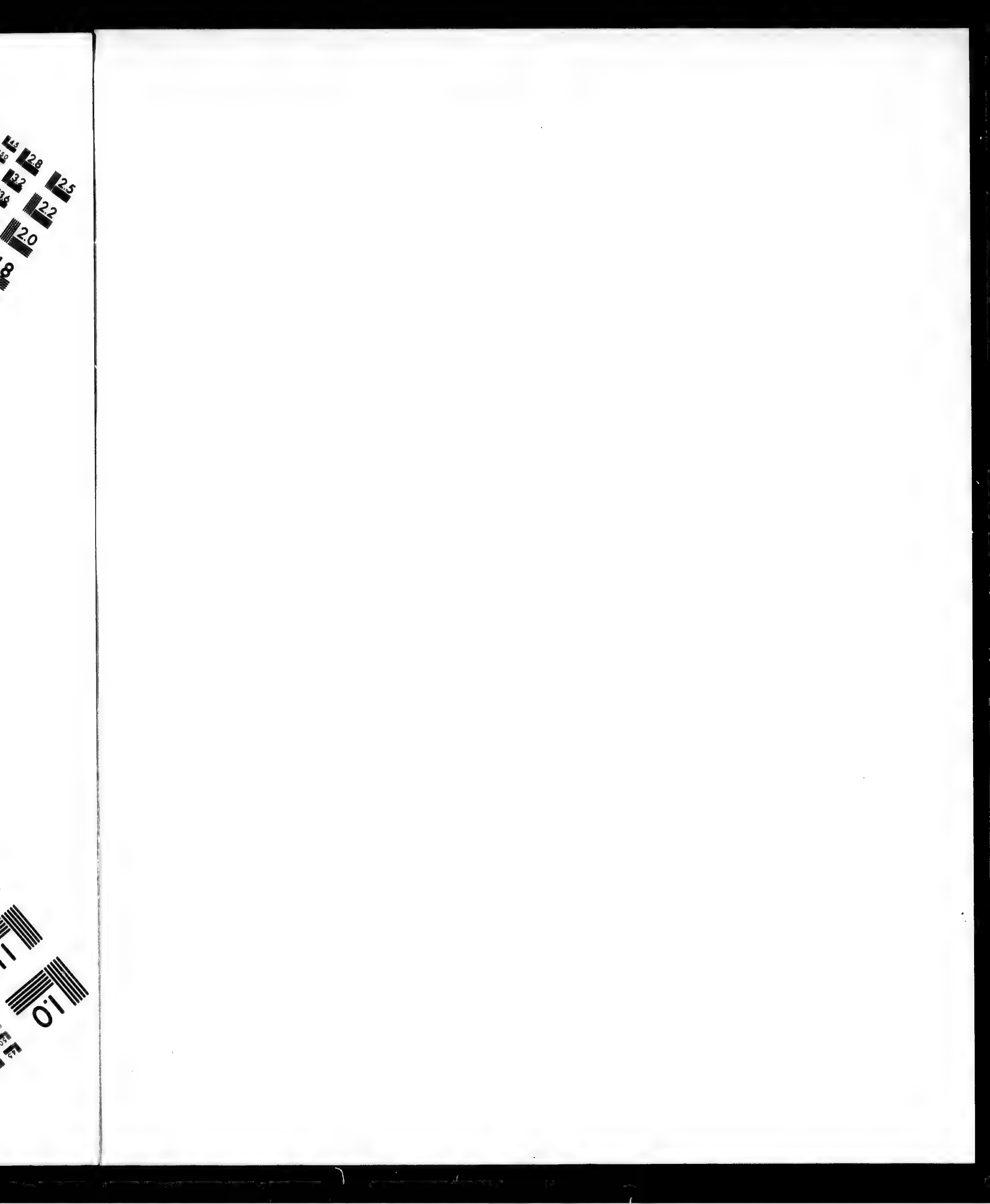


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)





des États-Unis, et où le commerce de la France trouve les plus riches débouchés.

CHAPITRE III.

ROUTES DE LA CÔTE OCCIDENTALE D'AMÉRIQUE PAR LE CAP HORN ET PAR L'ISTHME DE PANAMA.

LA COLOMBIE BRITANNIQUE ET VANCOUVER.

En partant du détroit de Behring, sans s'arrêter à l'Amérique Russe, qui n'a de relations suivies qu'avec les ports de Sibérie (*Voir la géographie de l'empire russe*), la dernière station des services anglais et américains de l'Océan Pacifique est la *Colombie britannique* et l'île de *Vancouver*, vaste région qui dépend de la Nouvelle-Bretagne, mais qui est séparée de l'Atlantique par des forêts et des déserts immenses, et qui sans communication par terre avec les colonies de l'est, se rattache naturellement aux routes de l'Océan Pacifique (49 millions d'hectares, 80,000 hab.).

D'admirables forêts, un sol enrichi par les détritus végétaux et qui, malgré la rigueur des hivers, se prête à la culture des céréales, de la pomme de terre et des légumes d'Europe; enfin les gisements aurifères de la rivière *Frazer*, qui ont attiré l'émigration européenne et canadienne, et qui, en 1865, produisaient environ 40 millions de francs: tels sont les revenus de cette colonie naissante, mais destinée par sa position et ses richesses minérales à un brillant avenir.

Le port de *Victoria*, dans l'île de Vancouver, est la station des paquebots et le débouché du commerce de la Colombie britannique avec la Californie, l'Orégon, les îles Sandwich et la Grande-Bretagne.

CALIFORNIE ET ORÉGON.

Au sud de la Colombie britannique, entre les montagnes Rocheuses et l'Océan Pacifique, s'étend jusqu'au Mexique une région sillonnée par les ramifications des montagnes Rocheuses, arrosée par l'*Orégon* et son affluent, la rivière *Lewis*, par le *Rio Sacramento*, par le *Rio Colorado*, froide et âpre vers le nord, fertile et tempérée vers le sud, couverte, dans l'intérieur, de forêts, de steppes élevées et arides, de lacs salés et de plateaux rocailleux, mais offrant sur le littoral de riches plaines et des vallées fertiles où croissent avec les céréales, le tabac, la vigne, le coton et la canne à sucre. C'est le groupe californien, l'une des plus récentes et des plus belles acquisitions des États-Unis, la terre de l'or et des moissons, qui, séparée de l'Atlantique par un espace de 9,300 kilomètres, par des déserts, par des montagnes, n'a d'autre débouché commercial que l'océan Pacifique, d'autre route sûre et rapide que celle de l'isthme de Panama.

Ce groupe comprend les États de *Californie*, d'*Orégon*, de *Nevada*, avec les territoires de *Washington*, d'*Utah*, de *Montana*, et de *Colorado* récemment élevé au rang d'État (1 million d'habitants).

Les gisements aurifères. Production des métaux précieux. — La principale richesse du groupe californien, ce sont ses mines, et surtout ses immenses gisements aurifères, qui s'étendent sur une superficie de 138,500 kilomètres carrés, et qui ont déjà produit depuis 1848 plus de 4 milliards du précieux métal. Personne n'ignore l'impression produite en 1848 par la découverte des placers Californiens, et la fièvre de l'or qui se propagea si rapidement de l'Amérique à l'Europe. Depuis longtemps, de puissantes compagnies, avec leurs moulins à broyer le quartz aurifère, leurs aqueducs, leurs canaux, qui mesurent un développement de 10,000 kilomètres, ont remplacé le travail isolé du mineur : on évalue aujourd'hui e rendement annuel à 180 ou 200 millions ; et des décou-

vertes nouvelles étendent chaque jour vers l'est et vers le nord la région des terrains aurifères.

Les mines *d'argent* de l'État de Nevada (Washoë), plus récemment exploitées, ne le cèdent pas en richesse aux mines d'or; en 1862 le rendement s'élevait à 42 millions de francs, et l'insuffisance des machines avait laissé improductives plus de 400,000 tonnes de minerai : depuis cette époque la formation de nombreuses compagnies, le développement des moyens d'extraction, la découverte de nouveaux gisements, ont doublé le chiffre de la production, évalué en 1864 à 80 millions de francs.

Les *mines de mercure* (New-Almaden, etc...) donnaient en 1862, 1,600,000 kilogrammes, chiffre très-supérieur à la consommation du pays.

Les *mines de cuivre* de la Californie méridionale et de la Nevada exportaient, en 1865, 20,000 tonnes de minerai, et leur exploitation ne date pas de cinq années.

Enfin la découverte de mines de lignite, et de sources de pétrole vient de fournir à la Californie des ressources aussi précieuses que l'or et l'argent.

L'agriculture qui ne dispose encore que d'un petit nombre de bras, a déjà accompli de merveilleux progrès : les céréales, la vigne, l'éducation du bétail, la production de la laine, qui double chaque année, remplaceront peut-être un jour les mines d'or épuisées.

Débouchés commerciaux. — Le débouché du commerce du groupe californien, et l'entrepôt de ses produits est le port de **San Francisco** (100,000 h. en 1865; 459 en 1847), qui n'était, il y a vingt ans, qu'un port de refuge pour les baleiniers, et qui est aujourd'hui le New-York du Pacifique, le point de départ des relations avec la Chine, le Japon, l'Océanie, la côte occidentale d'Amérique; la station la plus importante des lignes anglaises et américaines qui partent de Panama et des clippers qui doublent le Cap Horn.

Le mouvement de sa navigation s'élevait en 1864 à 4,100 navires et 1,360,000 tonneaux ; le pavillon français n'y couvrait que 13,000 tonneaux.

Les ports de *Monterey*, de *San Pedro de los Angeles*, le port fluvial de *Sacramento*, à 225 kil. de San Francisco, sur le fleuve Sacramento, *Astoria* dans l'Orégon, etc., partagent avec San Francisco le commerce maritime de la Californie.

Commerce extérieur. — Les exportations du groupe californien s'élevaient en 1863 à 300 millions, où les métaux précieux figuraient pour une somme de 230 millions, les laines pour 12 millions, les céréales pour 12 millions, les peaux brutes, le mercure, les graisses, les minerais de cuivre, les bois de construction, etc... pour des sommes moins importantes.

Les États-Unis, la Grande-Bretagne, la côte occidentale d'Amérique, la Chine, le Japon, les îles Sandwich se partagent le mouvement de ce commerce où la France figure à peine à l'exportation directe.

La valeur des importations, sans y comprendre celles des ports américains de l'Atlantique, est en moyenne (1861-65) de 55 millions.

La Chine y figure pour 11 à 12 millions (riz, thé, sucres, etc.) :

La France pour 8 millions en articles de Paris, soieries, lainages, tissus de coton, spiritueux, vins, conserves alimentaires, etc. :

L'Angleterre pour 7 millions, en cotonnades, quincaillerie, etc...

Puis viennent les États de l'Amérique du Sud avec leurs sucres et leurs cafés, le Japon, le Mexique, l'Australie, les îles Sandwich, etc.

Les poids, mesures et monnaies sont les mêmes qu'aux États-Unis.

Progrès de la Californie. — La Californie est sortie aujourd'hui de l'état d'anarchie qui a signalé la brusque formation de cette étrange société recrutée parmi toutes les races du globe, depuis le Chinois, qui y conserve ses mœurs nationales, jusqu'à l'émigrant européen, australien et américain : toutefois le mouvement ne s'est pas ralenti en se régularisant; chaque année les clippers de

New-York et les paquebots de Panama amènent plus de 16,000 passagers, tandis que les caravanes de l'est venues par les routes de terre augmentent de 30,000 à 40,000 immigrants la population de la Californie. Cet État, né d'hier, a déjà ses chemins de fer, ses lignes télégraphiques qui le rattachent à New-York; des steamers sillonnent ses fleuves; de nombreuses banques, des associations puissantes stimulent le crédit et exploitent les richesses du sol; l'industrie se répand et diminue peu à peu le tribut que payait aux États de l'est le groupe du Pacifique.

MEXIQUE. AMÉRIQUE CENTRALE. PANAMA.

Les ports du Mexique, *San Blas* et *Acapulco*; ceux de l'Amérique centrale, *La Union*, *Saint-Jean-du-Sud*, *Punta-Arenas*, sont les étapes de la route de la Californie, dont le point de départ est *Panama*, débouché du transit entre les deux mers, et centre de toutes les grandes lignes de navigation du Pacifique.

ÉQUATEUR.

C'est de Panama que partent les services de l'Amérique du Sud comme ceux de l'Amérique du Nord.

Leur première étape sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud, est la république de l'**Équateur**, bornée au nord par la Nouvelle-Grenade, à l'est par le Brésil, au sud par le Pérou, à l'ouest par l'Océan Pacifique (731,000 k. c. 1,350,000 habitants, dont un quart de race blanche et 200,000 Indiens indépendants).

L'Équateur est traversé par la chaîne volcanique des Andes, qui domine d'un côté de larges plaines arrosées par le fleuve des Amazones et ses affluents, de l'autre l'étroit versant du Pacifique.

Brûlant sur les côtes, le climat est tempéré sur les pla-

teaux et dans les hautes vallées où **Quito**, la capitale de l'État (80,000 h.), jouit d'un printemps perpétuel.

Le cacao (120,000 quintaux), le tabac, l'orseille, le coton, le riz, le café, le caoutchouc, le quinquina, les bois de construction, quelques mines d'or et de plomb inexploitées, des troupeaux de lamas et de buffles, telles sont les richesses naturelles du pays : la fabrication des chapeaux de roseaux, dits de Panama et de Moyobamba, telle est la seule industrie qui mérite une mention.

L'Équateur n'a que trois ports de quelque importance, **Guayaquil** (30,000 h.), le grand débouché de son commerce, *Manta* et *Esmeralda*. Le mouvement de la navigation ne dépasse pas 409 navires et 103,000 tonneaux (1864), dont 98 vapeurs anglais et 14 bâtiments français.

La seule route de l'intérieur est un sentier de mulets qui serpente à travers les Cordilières, et qui rattache Quito à Guayaquil : mais on s'occupe d'ouvrir un chemin d'Esmeralda à Quito.

Le commerce s'élève à environ 28 millions de francs dont 12 à l'exportation qui consiste en cacaos (8 millions), chapeaux, tabacs, quinquina, etc... et 12 à 14 millions à l'importation qui consiste en tissus, objets manufacturés, vins et spiritueux français, etc... La France figure dans ce mouvement pour 3 ou 4 millions, dont les deux tiers exportés de France. L'Espagne, les États colombiens, le Pérou et l'Angleterre se partagent le reste des échanges.

Les poids et mesures et les monnaies sont empruntés à l'ancien système espagnol; et l'espagnol est la langue nationale et celle du commerce : la complication des tarifs douaniers, la confusion du système monétaire sont un obstacle permanent pour les transactions commerciales.

RÉPUBLIQUE DU PÉROU.

Bornes. Superficie. Productions. — Le Pérou est situé entre l'Équateur au nord, le Brésil et la Bolivie à l'est, la Bolivie au sud et l'Océan Pacifique à l'ouest

(1,316,800 k. c., 2,000,000 d'habitants, Indiens, métis ou de race espagnole).

Le Pérou se compose d'un large plateau montagneux entre deux plaines, l'une étroite et resserrée entre les contreforts des Andes et l'Océan Pacifique, l'autre où se déploient l'Ucayale et les affluents de l'Amazone, qui descendent du plateau péruvien.

Sur la côte on cultive la vigne, la canne à sucre, le coton, le blé : sur les plateaux errent des troupeaux de lamas, d'alpagas, de moutons, dont la laine est une des richesses du Pérou : enfin le versant oriental des Andes produit le café, le cacao, le tabac, la cochenille; et d'admirables forêts où abonde le quinquina, couvrent les pentes des montagnes : mais la véritable richesse du Pérou ce sont ses mines et ses îles à guano.

Les mines d'argent. — Les *mines d'argent* de Pasco, etc., produisent annuellement plus de 20 millions de francs : il faut y ajouter des mines de cuivre, quelques gisements de houille, situés il est vrai dans l'intérieur, des mines de mercure, la pierre à chaux, le salpêtre, le borax, etc.

Les îles à guano. — Le plus riche dépôt de guano du monde est celui des trois îles Chinchas, situées à 178 kil. de Lima. On évalue à 36 millions de francs en moyenne le produit net des ventes de guano, par le gouvernement péruvien, qui s'est réservé le monopole de l'exploitation et du trafic de ce précieux engrais. On n'estime pas au-dessous de 5 millions de tonnes la quantité de guano qui reste encore à extraire, et ce dépôt n'est du reste pas le seul qui se trouve sur la côte du Pérou.

L'industrie est peu avancée, sauf celle des produits chimiques qui livre à l'exportation des quantités considérables de nitrate de soude dont le port d'*Iquique* est le principal dépôt.

Débouchés commerciaux. — Les stations des steamers de la Compagnie anglaise du Pacifique et des navires à voiles de la Compagnie française d'Armements maritimes du Havre sont, du Nord au Sud :

Payta, **Callao**, le port de *Lima* (90,000 h.), qu'un chemin de fer de 8 kil. rattache à la mer, et le débouché le plus important du commerce péruvien. *Pisco*, en face des îles Chinchas, *Islay*, le principal entrepôt des laines, du quinquina, des métaux précieux, que fournissent les départements du Sud, et le port d'importation d'*Arequipa* et de *Cuzco*, la seconde et la troisième ville du Pérou :

Arica, débouché du transit de la Bolivie, par la route de mulets des Cordilières.

En 1863, l'intercourse entre le Pérou et la France mettait en mouvement 150 navires jaugeant 90,000 tonneaux, dont 110 navires et 58,000 tonneaux sous pavillon français.

Une route nouvelle vient de s'ouvrir au commerce du Pérou par la convention avec le Brésil qui stipule la libre navigation du fleuve des Amazones et de ses affluents, et le port d'*Iquitos*, sur la partie supérieure du grand fleuve, est devenu en quelques mois une ville réservée au plus brillant avenir.

Commerce extérieur. — Le commerce extérieur du Pérou s'élève en moyenne (1861-64) à 225 millions, dont 115 millions à l'importation.

Le guano (70 à 80 millions), les métaux précieux, la laine, le quinquina, le coton, les peaux brutes et le nitrate de soude, telles sont les principales marchandises exportées.

Les produits manufacturés, les vins, les spiritueux, les farines, la houille sont les principaux objets d'importation.

La France figure dans le mouvement des échanges pour 70 à 75 millions ; dont 34 à l'exportation et 38 à l'importation, qui consiste en tissus de laine (13 millions), vêtements confectionnés, soieries, ouvrages en peau et en cuir, papier, livres et gravures, vins et eaux-de-vie, et articles de luxe recherchés par la société de Lima.

La Grande-Bretagne, les États-Unis, le Chili et la Bolivie, le Brésil, l'Australie sont, après la France, les pays

avec lesquels le Pérou entretient le plus de relations.

La monnaie est divisée suivant le système décimal : l'unité monétaire est la *piastre* de 5 fr. 37.

Les poids et mesures sont empruntés à l'ancien système espagnol.

BOLIVIE.

La république du haut Pérou ou Bolivie, séparée du Pérou en 1825, est bornée au nord et à l'est par le Brésil, au sud par la confédération Argentine et le Chili, à l'ouest par l'océan Pacifique et le Pérou. Sa superficie est de 900,000 k. c., et sa population d'environ 2,800,000 habitants, dont 700,000 Indiens.

Le littoral, nu et désert, est dominé par de gigantesques plateaux d'où sortent les plus grands affluents du fleuve des Amazones et du Paraguay. La région des plateaux où sont situées les villes les plus peuplées, la *Paz*, *Chuquisaca* (*Sucre*), *Potosi*, est riche en mines d'or, d'argent, de cuivre et en quinquina, l'un des produits les plus importants de la Bolivie.

Les plaines orientales, couvertes de forêts vierges, d'admirables pâturages, de terres fertiles où croissent la canne à sucre, le café, le coton, le cacao, le maïs, ont pour débouché les grands fleuves du Brésil et de la confédération Argentine, où la navigation est jusqu'à présent sans importance.

Le seul port de la Bolivie, sur le littoral du Pacifique, est *Cobija*, bourgade de 2,000 habitants, desservie par la Compagnie anglaise du Pacifique; mais la plupart des échanges avec l'Europe ont lieu par le port péruvien d'*Arica*.

Le commerce extérieur de la Bolivie varie (1859-64) entre 30 et 38 millions; les métaux précieux, le quinquina, le cuivre, la laine d'alpaga, le guano forment la base des exportations; les liquides, les tissus et la quincaillerie, celle des importations.

Les villes hanséatiques, l'Angleterre, les États-Unis, l'Espagne et la Belgique se partagent ce trafic, où la France n'entre que pour un chiffre insignifiant, qui serait beaucoup plus élevé si nos commerçants tenaient plus de compte des goûts et des habitudes nationales.

Les poids et mesures sont ceux de Castille : la monnaie d'argent est fort altérée et perd un quart au change dans les pays voisins.

CHILI.

Bornes. — La république du Chili est une longue bande de terre limitée au nord par la Bolivie, au sud par les côtes désertes de la Patagonie, et resserrée entre les Andes à l'est, et l'océan Pacifique à l'ouest.

La superficie est de 365,000 kil. c. ; la population de 1,740,000 habitants (1865), d'origine indienne et européenne, sans compter les tribus mal soumises des Araucans. La capitale est **Santiago** (120,000 h.).

Productions. — Apre et stérile dans sa partie septentrionale, le Chili est fertile et bien arrosé dans le sud, et jouit d'un climat tempéré : les céréales, la vigne y prospèrent ; les bestiaux, les moutons, les chevaux se multiplient dans les pâturages des Andes ; de belles forêts couvrent les flancs des montagnes ; mais la principale richesse du Chili ce sont ses mines de cuivre de *Tamaya*, de la *Higuera*, etc., qui comptent parmi les plus riches du monde, ses mines d'argent, qui fournissent de 20 à 25 millions par an, les gisements de houille et de lignite de la *Concepcion* et de *Chiloé*, et les dépôts de guano qui se trouvent en abondance dans les îlots du Pacifique ou même sur les rochers du littoral.

Principaux ports. — Le grand marché du Chili, l'entrepôt de l'importation étrangère, la principale station des paquebots anglais du Pacifique et de la Compagnie d'Armements maritimes du Havre, est le port de **Valparaiso**, où le chiffre des échanges s'élève à 110 millions,

et le mouvement de la navigation à 700,000 tonneaux.

Les ports du nord, *Huasco*, *Coquimbo*, *Caldera*, pour les métaux; ceux du sud, *Constitucion*, *Valdivia*, *Port-Montt* et *Ancud* (îles Chiloé), pour les céréales, les laines et la houille, partagent avec Valparaiso le commerce du Chili.

Le mouvement de la navigation s'élève en moyenne à 2 millions de tonneaux, dont 1 million couvert par le pavillon anglais, et 54,000 par le pavillon français.

L'effectif de la marine marchande est de 260 navires et 57,200 tonneaux.

Voies de communication. — Les voies de communication intérieures sont encore très-imparfaites, surtout dans la région des Andes; cependant le Chili possède 600 kil. de chemins de fer, et l'on a récemment découvert dans la chaîne des Andes un passage qui permettrait de faire communiquer par une voie ferrée le versant chilien du Pacifique avec les provinces Argentines et le versant de l'Atlantique.

Commerce extérieur. — Le commerce extérieur s'élève en moyenne à 200 millions, dont 88 millions à l'importation.

L'Angleterre figure dans ce mouvement pour 34 millions à l'importation et 74 millions à l'exportation; la *France* pour 41 millions (31 *commerce spécial*), dont 34 à l'importation (24 *commerce spécial*); le Pérou pour 18 millions, les États-Unis pour 12, l'Allemagne pour 8, etc.

Le cuivre (72 millions), l'argent (17 millions), les grains, les laines, les peaux brutes, la houille, le guano représentent la presque totalité des objets exportés.

A l'importation, les draps, la chapellerie, les vêtements confectionnés, la lingerie, la mercerie, les percales, la ganterie, la papeterie et la librairie françaises, nos sucres raffinés, nos vins jouissent d'une incontestable supériorité; mais l'Angleterre l'emporte pour les cotonnades, les machines, la quincaillerie, les métaux bruts; la Belgique, pour les châles, et la concurrence allemande devient de jour en jour plus active.

Institutions commerciales. — Le Chili est une des plus tranquilles et des mieux gouvernées des républiques de l'Amérique du Sud. L'immigration européenne et surtout allemande a pris des proportions importantes, et colonise peu à peu les régions voisines de l'Araucanie : l'industrie se développe, les voies de communication se multiplient, les tarifs douaniers sont assez modérés, et l'adoption du système métrique français a été décrétée à partir du 1er juin 1865.

Le système décimal est également adopté pour les monnaies, dont l'unité est la piastre = 5 francs.

LES PASSAGES DU SUD. LE CAP HORN.

Au sud du Chili, s'étendent jusqu'à la pointe extrême de l'Amérique des archipels stériles (*île Wellington, archipel de la Mère de Dieu, archipel Magellanique*), des terres arides, froides, pierreuses et parcourues par les tribus nomades des Puelches, des Moluches, etc.

C'est au sud de cette région mal connue, entre le continent et l'île morne et glacée de la *Terre de Feu*, que s'ouvre la porte *du Pacifique et de l'Atlantique, le détroit de Magellan*, long canal sinueux, bordé de rochers, et qui n'est facilement accessible qu'aux navires à vapeur (53° latitude sud). Aussi les navires à voiles se résignent-ils à doubler la pointe méridionale de la Terre de Feu, le *cap Horn*, dont la masse gigantesque, placée à la limite de l'océan Pacifique et de l'océan Atlantique, marque l'extrémité de l'Amérique, et domine les mers Australes (56° lat. sud).

ILES FALKLAND.

L'Angleterre occupe dans ces régions lointaines, sur la route du cap Horn et du détroit de Magellan, un groupe

stérile, celui des îles *Falkland*, situées dans l'Atlantique, à 480 kil. à l'est du détroit de Magellan.

C'est là station et le port de ravitaillement des baleiniers qui s'avancent dans les mers du Sud jusqu'au 62e degré de latitude. La pêche des mers Australes, dont le monopole appartient aujourd'hui aux Américains et aux colonies anglaises d'Australie, a pris d'autant plus d'importance que le phoque et la baleine disparaissent peu à peu des mers boréales, et se réfugient dans les glaces du pôle.

CHAPITRE IV.

ROUTES DE L'AMÉRIQUE MÉRIDIONALE (CÔTE ORIENTALE) PAR L'OCÉAN ATLANTIQUE.

CONFÉDÉRATION ARGENTINE. (LA PLATA.)

Le point extrême de la grande navigation sur la côte Orientale de l'Amérique du Sud, est le Rio de la Plata, le grand fleuve de la confédération Argentine.

Le Rio de la Plata. — Le *Rio de la Plata*, le rival du fleuve des Amazones, large de 240 kilomètres à son embouchure, et qui ouvre à la civilisation et au commerce les contrées intérieures de l'Amérique du Sud, est formé par la réunion de trois fleuves, le *Parana* (2,800 kil.), l'*Uruguay* (880 kil.) et le *Paraguay* (1,600 kil. grossi du *Pilcomayo*, qui descend des Andes du Pérou (1,400 kil.).

C'est à ce merveilleux ensemble de voies navigables librement ouvertes à tous les pavillons depuis 1852, que doivent leur prospérité et presque leur existence, trois des jeunes républiques de l'Amérique du Sud, la *confédération Argentine*, l'*Uruguay et le Paraguay*.

Bornes. Superficie. Population.—La confédération Argentine ou république de la Plata, est bornée au nord

par la Bolivie, à l'est par le Paraguay, le Brésil, l'Uruguay, et l'Atlantique, au sud par les steppes des Indiens *Puelches* au delà du *Rio Negro*, à l'ouest par le Chili et la Bolivie (entre 20° et 41° lat. sud, 59° et 72° long. ouest).

Sa superficie est d'environ 2,492,000 k. c : sa population de 2 millions d'habitants, Indiens, métis, créoles espagnols, ou immigrants allemands, anglais, français, italiens et espagnols.

Productions. — La confédération Argentine peut se diviser en trois régions : celle de la côte, salubre, fertile, qui produit en abondance les fruits et les céréales ; celle des Andes, riche en mines de cuivre (Province de *Catamarca*), d'argent, etc.... ; et celle de l'intérieur couverte de marécages salés, de steppes immenses (les *pampas*), de pâturages où errent sous la conduite des sauvages *gauchos*, des troupeaux de bœufs, de chevaux, de moutons qui sont la véritable richesse des États de la Plata.

Débouchés commerciaux. — Le grand débouché commercial des États de la Plata est le port de **Buenos-Ayres** (135,000 h. dont 25,000 Français), la seconde ville de commerce de l'Amérique du Sud, située sur la rive droite du Rio de la Plata, à 320 kil. de son embouchure, et desservie par les Messageries impériales de Bordeaux, les Paquebots anglais de Southampton, et de Liverpool, les voiliers du Havre, de Bordeaux, etc... (mouvement de 370,000 tonneaux pour l'intercourse avec l'étranger), dont 47,000 sous pavillon français.) — Les ports fluviaux, *Rosario*, et *Santa Fé*, sur la rive droite du Parana ; *Parana* et *Corrientes*, sur la rive gauche, au confluent du Paraguay, marquent les étapes d'une navigation qui prend de jour en jour une plus grande activité.

Les communications intérieures, entretenues par des services de malles-poste qui franchissent les Andes et rattachent Buenos-Ayres au Chili par les villes andines de *Catamarca* et de *Mendoza*, ont fait d'immenses progrès, et le chemin de fer de *Buenos-Ayres* à *Rosario* et à *Cordova*, n'est que le premier tronçon d'une grande voie de transit, entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, des-

tinée à porter la richesse et la civilisation jusqu'au cœur des Pampas.

Commerce extérieur. — Le commerce extérieur de la Plata, dont Buenos-Ayres est l'unique entrepôt, s'élève environ à 360 millions dont plus de moitié à l'exportation, qui consiste en laines, cuirs secs ou salés, cornes, poils et crins de toutes sortes, graisses, viandes sèches ou salées, minerais de cuivre, plumes d'autruches, etc...

Deux puissances européennes prennent à ce commerce une part prépondérante, l'Angleterre pour plus de 100 millions, la France pour 90 dont 53 représentent la valeur des marchandises exportées en France, laines, peaux, graisses, etc... et 46 la valeur de nos importations, vins, beurres salés, fruits, fromages, farines; tissus de laine, de soie et de coton, mercerie, lingerie, livres, cristaux et porcelaines, quincallerie, etc... L'Angleterre nous oppose ses cotonnades[1], ses houilles, ses métaux bruts et travaillés : la Belgique envoie ses draps et sa verrerie ; les États-Unis, leurs machines, leurs farines, et des denrées coloniales; la Suède, ses fers, ses bois et son goudron; le Brésil, ses sucres; le Chili, ses métaux précieux et ses céréales ; l'Italie, ses pâtes alimentaires, ses bougies, ses huiles; les villes hanséatiques, les lainages et les aciers du Zollverein ; l'Espagne et le Portugal, leurs vins et leurs huiles.

Progrès commercial. — La nombreuse immigration européenne et surtout allemande, italienne et française (Basques), établit entre les États de la Plata et l'Europe des liens que resserre chaque jour l'essor de la prospérité et du commerce ; des territoires immenses restent encore à coloniser dans le sud, dans le centre et dans l'ouest; mais peu à peu les Indiens nomades reculent ou se civilisent : la pampa se peuple de fermes, qui sont les avant-postes de la civilisation ; des capitalistes anglais organisent des banques et des compagnies de chemins de fer; enfin la publication d'un code de commerce, la réduction des anciennes mesures espagnoles au système décimal, le dégrèvement des tarifs douaniers sont venus donner au

commerce de nouvelles garanties, et une nouvelle impulsion.

On compte à Buenos-Ayres par *onces* d'or de 82 francs, *piastres* de 4 fr., 20 et *réaux* de 0 fr., 5249.

URUGUAY.

Bornes. Superficie. Émigration européenne. — La république de l'Uruguay est bornée au nord par le Brésil, à l'ouest par la confédération Argentine, au sud par le Rio de la Plata, à l'est par l'Atlantique.

Sa superficie est d'environ 18,500,000 hectares, sa population de 350,000 habitants dont 150,000 étrangers, Français, Espagnols et Italiens. La capitale est *Montevideo* (46,000 h.)

Productions. — Le climat et les productions de l'Uruguay sont les mêmes que ceux de la province brésilienne de Rio-Grande, mais la culture est peu avancée, et la seule richesse du pays est l'éducation du bétail, des moutons et des chevaux, qui errent sous la garde des gauchos, ces pasteurs à demi sauvages, métis d'Espagnols et d'Indiens, dans les savanes de l'intérieur.

Navigation. — Le grand débouché du commerce est le port de **Montevideo** sur la rive gauche du Rio de la Plata, desservi par les Messageries Impériales, et les Paquebots anglais de Southampton, et qui reçoit annuellement 2,000 navires jaugeant 400,000 tonneaux (dont 16,000 sous pavillon français).

Commerce extérieur. — Le commerce extérieur, qui en 1857 ne dépassait pas 134 millions, s'élevait en 1863 à plus de 250 millions, dont près des deux tiers à l'exportation. La France y figurait pour 56 millions, dont 34 millions de peaux brutes, de laines, de graisses, etc. exportées en France, et 23 millions de tissus, de lingerie, de mercerie, de chapellerie, de vins, de sucres raffinés importés de France.

Le Brésil qui reçoit un grand nombre de bestiaux

vivants; l'Angleterre, qui en échange des cuirs et des laines renvoie ses métaux et ses cotonnades; la confédération Argentine, l'Espagne suivent de près la France.

Les mesures et les monnaies sont les mêmes qu'à Buenos-Ayres.

PARAGUAY.

Bornes. Superficie, etc. — La république du Paraguay est bornée au nord par la province brésilienne de Parana, à l'est et au sud par le fleuve Parana qui la sépare du Brésil et de la confédération Argentine; à l'ouest par le fleuve Paraguay et la province argentine de grand Chaco.

Sa superficie est de 192,000 kil. car., et le dernier recensement (1857) portait à 1,300,000 habitants le chiffre de la population, composée de métis, d'Indiens, et de blancs d'origine espagnole.

Productions. — Le climat est chaud et sec; le sol, peu accidenté, se prête à toutes les cultures: céréales, coton, tabac, canne à sucre, etc... le maté ou herbe du Paraguay, le thé de l'Amérique, y croît naturellement; les savanes nourrissent des troupeaux qui peuvent le disputer à ceux de la Plata; les forêts fournissent des bois de construction et d'ébénisterie; l'extraction de la pierre à chaux et du sel dans les lagunes de la vallée du Paraguay, a pris un grand développement.

Commerce. — Malgré sa situation au cœur du continent, à 1,300 kilomètres de la mer, le Paraguay communique par ses deux fleuves qui peuvent recevoir des navires d'un tirant d'eau de 3 mètres, avec l'océan Atlantique, et sert en même temps de débouché aux vastes provinces Brésiliennes de Matto-Grosso, et de Parana, séparées par des distances infranchissables du littoral Brésilien.

L'entrepôt du commerce est la capitale, **Assomption**, sur le Paraguay, à 1,300 kil. de Buenos-Ayres, rattachée par des lignes de steamers aux ports de la Plata et au port brésilien d'*Albuquerque* sur le haut Paraguay (Matto-Grosso).

Le Brésil, l'Uruguay, la Plata, la Bolivie, les États-Unis, l'Angleterre et l'Italie sont à peu près les seules nations qui entretiennent des relations directes avec le Paraguay.

Ses exportations, évaluées à environ 10 millions, consistent en maté, coton, cuirs, bois de construction, et tabacs : ses importations (7 millions) en cotonnades, lainages, quincaillerie, métaux, sels, vins et farines.

Le Paraguay a fait depuis quinze ans d'immenses progrès agricoles et industriels, et sa position le réserve à de brillantes destinées, si les événements politiques ne compromettent pas son avenir.

EMPIRE DU BRÉSIL.

Bornes. Superficie. Population. — Le Brésil est situé entre 4° 20′ de latitude nord et 33° 35′ de latitude sud ; 37° et 74° de longitude ouest. Il est borné au nord par les Guyanes et le Vénézuéla, à l'ouest par la Nouvelle-Grenade, l'Équateur, les deux Pérous, le Paraguay et la confédération Argentine ; au sud par l'Uruguay, à l'est par l'Océan Atlantique.

La superficie est de près de 8 millions de kil. carrés, la population de 9 millions d'habitants, dont un million et demi de blancs, et le reste indiens, noirs ou métis.

Le Brésil se divise en vingt provinces. La capitale est Rio Janeiro (360,000 h.)

Situation commerciale. — Le Brésil n'a rien à envier aux contrées les plus favorisées de l'Ancien et du Nouveau-Monde. Il déploie sur l'Atlantique 8,400 kilomètres de côtes ; les courants de l'Équateur tracent aux navires qui viennent d'Europe ou d'Afrique, une route directe vers les ports brésiliens ; enfin, le Brésil possède le cours supérieur des grands fleuves de l'Amérique du Sud, le Paraguay, le Parana, l'Uruguay, et la plus belle voie navigable de l'Amérique et du monde, l'Amazone ou Marañon, ce fleuve de deux mille lieues, avec ses 500 affluents

dont quelques-uns, le Tocantins, le Purus, la Madeira, le Rio Negro, sont aussi longs que le Danube, et peuvent être remontés presque jusqu'à leur source par des bateaux à vapeur.

Climat. Productions. — Le climat du Brésil, brûlant dans le nord, est tempéré dans le sud, et n'est insalubre que sur la côte et sur les bords des fleuves, souvent couverts de marécages.

La région maritime est accidentée, sillonnée de chaînes de montagnes, habitée et cultivée, tandis que dans l'intérieur s'étendent d'immenses forêts vierges, d'âpres plateaux, des pampas arides pendant la saison sèche, mais que la saison des pluies transforme en admirables pâturages.

La fécondité du sol et la variété du climat se prêtent à toutes les cultures. Les plus importantes sont celles du *café* dont la production est évaluée à près de 200 millions de kilogrammes, de la *canne à sucre* qui produit de 120 à 140,000 tonnes ; du *cacao*, du *tabac*, du *coton* dont la production a quadruplé depuis 1860 ; la *vanille*, le *girofle*, l'*indigo*, les *plantes médicinales*, le *manioc* dont la fécule torréfiée produit le *tapioca*, réussissent dans les régions du centre et du nord, ainsi que le *riz* et le *maïs* qui forment la nourriture des habitants. Dans le sud le *blé*, le *chanvre*, les *graines oléagineuses*, le *maté* ou thé américain, d'un usage général dans toute l'Amérique du Sud, les plantes d'Europe croissent presque sans travail. Les forêts abondent en bois de teinture, d'ébénisterie, en essences résineuses, parmi lesquelles le *caoutchouc*, etc.....

Les pampas nourrissent d'innombrables troupeaux de bœufs, de moutons, de chevaux qui errent en liberté dans ces plaines sans limites.

Mines. — Les mines sont d'une richesse et d'une abondance qui défie les faibles ressources de l'exploitation : aussi les seules qui soient sérieusement exploitées sont celles de la province de Minas-Geraës : on évalue à 10 millions la production de l'*argent*, à 15 millions celle de l'*or* ; à 25 ou 30 millions celle des *diamants*. Le fer, le

cuivre, les marbres, se rencontrent dans toutes les régions montagneuses; enfin, l'on a découvert récemment dans la province de Rio-Grande du Sud, des gisements de houille qui affranchiraient le Brésil du tribut qu'il paie à l'étranger.

Industrie. — Quant à l'industrie, si l'on en excepte les fonderies et les forges de la province de Minas-Geraës, quelques fabriques de cotonnades et quelques manufactures concentrées dans les grands ports, elle se borne aux objets de consommation quotidienne et mérite à peine une mention.

Relations avec la France. — L'intercourse entre le Brésil et la France met en mouvement 380 à 400 navires jaugeant 135,000 tonneaux, dont 102,000 couverts par le pavillon français. Tous nos grands ports, mais surtout le Havre, Bordeaux et Marseille, sont en relations suivies avec les ports brésiliens; et la ligne mensuelle des Messageries Impériales, qui part de Bordeaux, communique par Lisbonne et les îles du cap Vert avec Fernambuco, Bahia et Rio en 25 ou 26 jours.

Principaux ports. — Basses, marécageuses, bordées de bancs de sable et à demi noyées depuis les bouches de l'Amazone jusqu'à celles du Maranham, les côtes du Brésil se relèvent à partir du cap Saint-Roch, jusqu'au cap de Sainte-Marthe, et se terminent par de vastes lagunes qui occupent tout le littoral de la province de Rio-Grande. — Les principaux débouchés du commerce sont, à partir de l'embouchure de l'Amazone, *Para* ou *Belem*, sur le bras méridional de l'Amazone, à 120 kil. de la mer (30,000 h.), le grand marché du caoutchouc et du cacao, le débouché de la navigation de l'Amazone et de ses affluents, et la dernière station des vapeurs brésiliens qui desservent la côte depuis Rio-Janeiro : *Saint-Louis de Maranham* (Maragnan) (30,000 h.), l'entrepôt des cotons, des cacaos, du riz, des bois du Brésil septentrional : *Parahiba* (10,000 h.) qui compte plusieurs maisons anglaises et françaises et qui exporte surtout les sucres et les cotons.

Fernambuco (90,000 h.), le débouché d'une des plus

riches provinces du Brésil, est en même temps la première relâche des paquebots anglais de Southampton, des Messageries Impériales françaises et des vapeurs de New-York, le grand marché des sucres et des cotons. On évalue le mouvement de la navigation à 400,000 tonneaux, et celui du commerce avec l'étranger à 150 millions.

Bahia ou *San Salvador*, la troisième place de commerce du Brésil, desservie par les lignes françaises, anglaises et américaines, est l'entrepôt des sucres, des tabacs, des cotons, des cuirs de la vaste et riche province dont elle est la capitale. Le mouvement du port s'élève à près de 300,000 tonneaux.

Rio-Janeiro, capitale de l'empire (360,000 h.), bâtie en amphithéâtre sur le bord occidental d'une baie qui n'a pas de rivale pour la sécurité et l'étendue, est le premier port et le premier marché du Brésil. Siége de toutes les grandes maisons brésiliennes ou étrangères, centre du commerce des cafés, des métaux et des pierres précieuses, des tabacs, des sucres, entrepôt de l'importation; animée par de nombreuses fabriques, et des magasins de détail presque tous français, pour la vente des objets de luxe, cette ville est le point de depart des vapeurs brésiliens, qui desservent toute la côte, et le point où aboutissent les lignes françaises, anglaises et américaines du Brésil. On évalue son commerce à 500 millions, et le mouvement de son port à 1 million et demi de tonneaux.

Santos est le débouché maritime de la province de Saint-Paul. *Porto-Alegre* et *Rio-Grande* du sud se partagent le commerce de la province de Rio-Grande, dont les principaux objets sont les cuirs, les viandes salées, les graisses, provenant des innombrables troupeaux qui parcourent les pampas, et le maté qui s'expédie dans toute l'Amérique.

On évalue à près de 4 millions de tonneaux le mouvement de la navigation, dont 3 millions pour le commerce avec l'étranger.

Le pavillon brésilien ne figure dans ce dernier chiffre que pour 100,000 tonneaux.

Communications intérieures. Le fleuve des Amazones. — Les communications intérieures sont encore très-imparfaites, malgré le merveilleux réseau de voies navigables qui comprend pour le bassin de l'Amazone plus de 22,000 kilomètres, et dont la nature a fait tous les frais. Quelques centaines de barques et une trentaine de petits vapeurs font le trajet de *Belem* à *Rio-Negro* sur l'Amazone, ville destinée à devenir le Saint-Louis de l'Amérique du Sud ; mais la navigation intérieure n'est pas ouverte aux pavillons étrangers.

Quelques belles routes sur la côte, et 1,500 kilomètres de chemins de fer exploités ou en construction, mettent les ports en communication avec les marchés intérieurs de la région maritime, *Agua-Preta*, *Saint-Paul*, etc...; mais les provinces du centre, du nord et de l'ouest ne sont sillonnées que par de véritables sentiers de caravanes, dont le parcours exige des mois entiers, et n'est pas même sans danger.

Le télégraphe électrique fonctionne sur tout le littoral, et il est question de rattacher le Brésil à l'Europe par un câble transatlantique qui passerait par la côte d'Afrique et les îles du cap Vert.

Commerce extérieur. — Le commerce extérieur du Brésil, qui s'élevait en 1857 à 715 millions, dépasse aujourd'hui un milliard ; le chiffre des importations et celui des exportations se balancent à peu près depuis quelques années.

La *Grande-Bretagne* et ses possessions y figurent au premier rang pour 350 à 400 millions de francs, dont près des deux tiers à l'importation.

La *France* pour 180 millions, répartis d'une manière à peu près égale entre l'importation et l'exportation.

Les *États-Unis* pour 160 à 180 millions, dont les trois quarts à l'exportation.

Puis viennent le Portugal et ses possessions, les villes Hanséatiques, les États scandinaves, la Belgique et les républiques de l'Amérique du Sud.

L'exportation consiste uniquement en matières premières ou denrées alimentaires.

Les *cafés* expédiés par sacs de 72 kilogrammes, représentent une somme de 200 à 240 millions, destinés aux États-Unis, à l'Angleterre et à la France (48 millions).

Les *sucres* s'exportent par caisses de 600 kilogrammes; l'Angleterre, les États-Unis, la France (7 millions) et les villes Hanséatiques sont les principaux acheteurs.

Les *cotons*, dont l'exportation a presque quadruplé depuis 1861, sont presque tous destinés à la Grande-Bretagne.

Les *cuirs bruts* s'expédient au Havre (10 millions), à Anvers, à Liverpool, à New-York :

Les *métaux précieux* et les *diamants* en Angleterre, à Hambourg et en Hollande :

Le *tabac* en Angleterre, en Allemagne et en France.

Les bois de teinture et d'ébénisterie, les potasses, le caoutchouc, les graines oléagineuses, les laines en masse, se partagent entre les diverses nations européennes : la France et le Portugal se disputent l'exportation du cacao, les républiques de l'Amérique du Sud, celle du rhum et du maté.

L'importation consiste en objets manufacturés et denrées alimentaires. La houille anglaise est à peu près la seule marchandise qui ne rentre pas dans l'une de ces deux catégories. L'Angleterre l'emporte sur nous pour les cotonnades et les métaux travaillés ; les États-Unis pour les farines, le Portugal pour les huiles d'olive; mais pour les nombreux articles sortis de nos manufactures : lainages, soieries, vêtements confectionnés, modes, chapellerie, ouvrages en peau et en cuir, et pour les vins, les beurres, les sels, etc. la France ne redoute aucune concurrence et occupe une place privilégiée sur le marché du Brésil.

Institutions commerciales. — L'empire du Brésil est un des plus jeunes États de l'Amérique, car son indépendance ne date que de 1821, et cependant c'est un des plus florissants, grâce à ses institutions monarchiques et constitutionnelles, qui lui ont épargné les sanglantes épreuves des républiques espagnoles de l'Amérique du Sud.

L'esclavage des noirs a été maintenu jusqu'ici, et l'on évalue à près de 3 millions le nombre des esclaves : du reste le préjugé de la couleur est beaucoup plus vivace dans l'Amérique du Nord qu'au Brésil, où un tiers à peine de la population libre appartient à la race blanche sans mélange.

Le manque de bras et de capitaux, et l'immense étendue de l'Empire, tels sont les deux grands obstacles qui retardent les progrès du Brésil. Le gouvernement n'a rien négligé cependant pour profiter des ressources du pays : il a essayé d'attirer l'émigration européenne ; mais, sauf quelques colonies allemandes et quelques Français qui s'établissent dans les villes, la plupart des émigrants préfèrent le climat presque européen des États-Unis aux chaleurs accablantes du Brésil.

Des compagnies de navigation à vapeur, de chemins de fer d'exploitation agricole et minérale se sont fondées, pour la plupart, avec des capitaux anglais ou français : les institutions de crédit se sont multipliées, et parmi elles la *Banque générale* du Brésil, privilégiée pour l'émission des billets, la *Banque rurale,* la *Banque agricole* et commerciale réunissent un capital de 200 millions de francs.

Le régime douanier du Brésil est sévère; les tarifs sont élevés, et pèsent surtout sur les objets de luxe et sur les spiritueux.

La France qui compte au Brésil de nombreux émigrants et d'importantes maisons de commerce, y entretient un ministre et sept agents consulaires.

Poids. Mesures. Monnaies. — Le Brésil a gardé la langue, les mesures et les monnaies du Portugal, son ancienne métropole.

Les mesures les plus usitées sont la **vara** = 1 m. 087 c., la **pipe** = 502 lit. 20, l'**alqueire** = 13 lit. 841.

Les poids du commerce sont l'**arrobe** = 14 k. 688 et le **quintal** de 4 arrobes.

Les monnaies de compte sont le **reis** = 0 fr. 003 et le **milreis** = 3 fr. L'or et l'argent ont cours légal.

CHAPITRE V.

ROUTES DE L'AMÉRIQUE CENTRALE ET DE L'ISTHME DE PANAMA.

(Mer des Antilles et golfe du Mexique par l'Océan Atlantique.)

LES ANTILLES.

On donne le nom d'*Antilles* à cette longue chaîne d'îles qui semblent rattacher l'Amérique du Nord à l'Amérique du Sud, et qui ferment du côté de l'Est la Méditerranée colombienne divisée par la saillie de la presqu'île du Yucatan en deux grands bassins, le golfe du Mexique et la mer des Antilles. Presque toutes offrent les mêmes caractères physiques, un sol volcanique, un climat brûlant, et une merveilleuse fécondité.

On peut les diviser, au point de vue politique et commercial, en cinq groupes principaux.

1° Les **Antilles espagnoles**;

2° Les **Antilles anglaises** et les îles Bahamæ;

3° Les **Antilles françaises**;

4° Les **Antilles danoises**, hollandaises et suédoises.

5° L'île indépendante d'**Haïti** ou **Saint-Domingue.** C'est aux Antilles que s'applique surtout le nom d'*Indes occidentales* étendu quelquefois, mais à tort, au littoral de la mer des Antilles sur le continent.

PREMIER GROUPE. — ANTILLES ESPAGNOLES.

De son vaste empire du Nouveau-Monde, l'Espagne n'a conservé que les deux îles de Cuba et de Porto-Rico, qui appartiennent au groupe des Grandes-Antilles.

Ile de Cuba. — **Cuba**, longue de 1,000 kilomètres, large de 60 à 80, se divise en deux départements et nourrit une population de 1,400,000 habitants dont 796,000 de

race blanche, 370,000 esclaves noirs, et 230,000 hommes de couleur, libres, parmi lesquels un certain nombre de travailleurs chinois.

« Son importance commerciale et politique n'est pas fondée seulement sur l'étendue de sa surface, sur l'admirable fertilité de son sol, sur ses établissements militaires, et sur sa population : elle s'accroît encore par les avantages de sa position géographique. Sa forme longue et étroite la rend à la fois voisine de Haïti et de la Jamaïque, de la partie la plus méridionale des États-Unis (Floride), et de la partie orientale du Mexique (Yucatan). » (1).

Productions agricoles, minérales et industrielles. — Cuba, avec son climat brûlant, mais qui n'est insalubre que sur la côte; ses plaines fertiles, ses montagnes couvertes de forêts où abondent le cèdre, l'acajou, l'ébène, est un pays essentiellement agricole.

Plus de 1,600 plantations consacrées à la culture de la *canne à sucre* et dont le produit dépasse 240 millions de francs; 9,500 plantations de *tabac* (180 millions), 1,600 plantations de *café* (12 millions); 10,000 fermes qui cultivent les fruits et le maïs, le coton, le cacao, et qui élèvent 800,000 moutons, 300,000 bêtes à cornes, 200,000 chevaux et un grand nombre d'abeilles, telles sont les ressources de cette riche contrée dont la moitié cependant est encore mal cultivée et qui pourrait quadrupler sa production.

Quelques mines de fer, de riches gisements de cuivre, des salines, de belles pêcheries, apportent leur contingent au commerce de Cuba : mais l'industrie n'existe que pour l'exploitation des produits agricoles; et la construction des navires, autrefois si active, est aujourd'hui abandonnée.

Communications extérieures. Principaux ports. — La France entretient avec Cuba des relations suivies. Les paquebots de la Compagnie transatlantique, qui partent de Saint-Nazaire, touchent à la Havane et à Santiago,

(1) Humboldt cité par Lavallée, *Géogr. physique*, p. 585.

et l'intercourse met en mouvement près de 300 navires (100,000 tonneaux).

Les trois principaux débouchés du commerce de Cuba sont :

La Havane (198,000 h.), capitale de l'île et résidence du capitaine général, sur la côte septentrionale, en face de la Floride, l'un des ports les plus vastes de l'Amérique, le grand marché des sucres et des tabacs, rattaché à Cadix, à Southampton, à *Saint-Nazaire*, à New-York, à la Nouvelle-Orléans, au Mexique, etc. par des lignes de steamers espagnols, anglais, français, et américains.

L'intercourse avec l'étranger dépasse 4,000 navires et 1,550,000 tonneaux.

Matanzas, sur la côte nord, à 96 kilomètres à l'est de la Havane, est une ville de 37,000 habitants qui sert de débouché au trop-plein du commerce havanais.

Santiago de Cuba (38,000 h.), sur la côte méridionale en face de la Jamaïque et de Haïti, station de la Compagnie transatlantique française (ligne annexe de Saint-Thomas à Santiago), est le second port de l'île et le centre des relations avec les Antilles anglaises et Haïti.

Une ligne de chemins de fer coupe l'île dans toute sa longueur et rattache à la côte par des embranchements les grands marchés de l'intérieur, *Puerto-Principe* (31,000 h.), *Santo-Espiritu* (13,000), etc. La télégraphie électrique fonctionne dans toute l'étendue du territoire.

Porto-Rico. — Porto-Rico, la quatrième des Grandes-Antilles par son étendue et l'une des plus fertiles, possède environ 750,000 habitants, dont un dixième d'esclaves. Le *sucre* et le *café* sont ses deux grandes cultures, et cette dernière y est même beaucoup plus florissante qu'à Cuba.

Saint-Jean de Porto-Rico, la capitale de l'île, *Mayaguez*, le grand marché des cafés, sont les principaux débouchés du commerce, et la première de ces villes sert de station aux lignes françaises et anglaises qui desservent les Antilles.

Commerce des Antilles espagnoles. — Le com-

merce extérieur des Antilles espagnoles s'élève en moyenne à 400 ou 450 millions de francs, dont un peu moins de moitié à l'exportation.

Les États-Unis, l'Espagne, l'Angleterre occupent les premiers rangs : la *France* les suit avec une exportation moyenne de 55 millions et une importation de 28 millions ; les villes Hanséatiques et la Hollande, avec un chiffre d'échanges beaucoup moins considérable.

Exportation. — Les principaux articles de l'exportation sont les *sucres*, qui représentent un poids de 420 millions de kilogrammes, et les *mélasses* (100 millions de kil.), que la Havane et Matanzas expédient en Angleterre, aux États-Unis, en Espagne, en France (60 millions de kilog.), dans les ports de l'Europe septentrionale, à Gênes et à Trieste, par caisses de 180 à 188 kilogrammes :

Les *tabacs* en feuilles et les *cigares* expédiés en Espagne, aux États-Unis, en Angleterre, en France (8,500,000 francs), et dans l'Europe du Nord :

Le *rhum* exporté dans l'Amérique du Sud, aux États-Unis et en Angleterre, par pipes de 564 litres environ :

Le *café* de Porto-Rico et de Cuba, qui figure pour 7 à 8 millions dans les échanges avec la France :

Le cacao, le coton, destinés à l'Europe; la cire blanche, à l'Amérique du Sud et au Mexique; le miel, à la Hollande et aux États-Unis; les bois d'acajou et les minerais de cuivre à l'Angleterre.

Importation.— A l'importation, le premier rang appartient aux tissus anglais, français et allemands ; le second, aux céréales et aux riz fournis par les États-Unis et par l'Espagne ; le troisième, aux vins français et espagnols et à la bière anglaise; le quatrième, aux bois des États-Unis et du Canada. Puis viennent les salaisons des États-Unis et de la Plata, la houille anglaise, les peaux ouvrées, les modes, la carrosserie, la verrerie de France, la quincaillerie et les machines anglaises, les métaux d'Espagne et du Zollverein.

Institutions commerciales. — Les Antilles espagnoles, malgré leur richesse, sont loin d'avoir atteint le déve-

loppement qu'elles peuvent espérer. Les convoitises des États-Unis, le gouvernement jaloux de la métropole, les impôts excessifs qui pèsent sur l'agriculture, le maintien de l'esclavage, l'élévation des tarifs douaniers, les énormes priviléges accordés au pavillon espagnol compriment l'essor du commerce et ont soulevé plus d'une fois l'opposition d'une population ardente, énergique et intelligente, qui s'indigne de voir reculer devant elle l'avenir qu'elle a droit d'attendre. Cependant l'Espagne est entrée depuis quelques années dans une voie plus libérale. L'interdiction sérieuse de la traite vient de préluder à l'abolition progressive de l'esclavage; les sociétés formées pour l'immigration des travailleurs libres ont cessé de trouver des obstacles : le commerce direct de Cuba avec les ports étrangers, est autorisé depuis 1809 ; les droits de sortie et d'entrée ont été réduits; une banque d'escompte et d'émission a été créée en 1854, et les compagnies de chemins de fer et de navigation ont été encouragées par le gouvernement espagnol.

Poids et mesures. Monnaies. — Les monnaies de compte sont la *piastre* ou le *dollar* de 8 *réaux* d'argent = 5 fr. 27 c.; les monnaies réelles, les poids et mesures sont les mêmes qu'en Espagne.

DEUXIÈME GROUPE. — ANTILLES ANGLAISES.

L'Angleterre possède dans la Méditerranée colombienne :

1° Les îles **Lucayes** ou **Bahama**, archipel composé de plus de cinq cents îles ou îlots semés entre la Floride et la pointe septentrionale d'Haïti. *Nassau*, dans l'île de la Nouvelle-Providence, est le débouché de leur commerce avec les États-Unis et le Canada, qui en échange des fruits, du sel, des éponges, leur fournissent la plupart des denrées alimentaires et même des objets manufacturés.

2° La **Jamaïque**, l'une des grandes Antilles, longue de 280 kilomètres, large de 80, est peuplée d'environ 420,000 habitants, dont 30,000 blancs. Le sucre, le café,

le tabac, le coton, couvrent les riches plaines de la côte, tandis que les montagnes de l'intérieur sont encore couronnées d'immenses forêts de cèdres, d'acajous, de gaïacs, etc... Le débouché du commerce de l'île et l'un des entrepôts de l'Amérique centrale, est le port de *Kingston* (40,000 h.), desservi par les lignes anglaises des Indes occidentales, et les vapeurs français de la Compagnie transatlantique.

3° Dans les **Petites Antilles**, dispersées entre les bouches de l'Orénoque et l'île de Porto-Rico, l'Angleterre possède :

La *Trinité*, avec son port de Spanish-Town, la *Grenade*, *Saint-Vincent*, *Sainte-Lucie*, desservies par la ligne annexe de la Compagnie transatlantique française qui rattache Fort-de-France à Cayenne ; et par la ligne anglaise du *Royal-Mail* qui dessert également soit par correspondances, soit par des lignes directes, *Tabago*, la *Barbade*, l'une des plus peuplées et des plus fertiles des Antilles (120,000 h.), la *Dominique* située entre les îles françaises de la Guadeloupe et de la Martinique, *Antigoa*, *Barboude*, *Montserrat*, *Niewes*, *Saint-Christophe*, etc...

La population totale des Antilles anglaises sans y comprendre la Jamaïque est d'environ 500,000 habitants.

La culture la plus importante est celle de la *canne à sucre*, qui réussit dans toutes ces îles, et dont la production représente un poids de 2 millions de quintaux : puis viennent *les cafés*, dont on évalue la production à 2,700,000 kilogrammes ; le *cacao*, les *fruits* (oranges, manioc, noix de coco, etc.), les épices, les plantes aromatiques, le coton, l'indigo, les bois de teinture et d'ébénisterie, etc...

Commerce des Antilles anglaises. — Le commerce extérieur des Antilles anglaises s'élève à environ 260 millions de francs ; la part la plus considérable appartient à la Jamaïque, à la Barbade, à Sainte-Lucie, à Saint-Vincent, à la Trinité et à la Grenade.

La France ne figure que pour un chiffre insignifiant dans ce mouvement presque entièrement absorbé par la Grande-Bretagne et les États-Unis ; mais nos colonies des

Antilles entretiennent, grâce à leur situation, et aux nouveaux moyens de communication, des relations assez actives avec les possessions anglaises.

Le sucre, le café, le rhum, le cacao, le coton et le bois de teinture représentent plus des quatre cinquièmes de l'exportation.

L'importation consiste surtout en céréales et en riz expédiés d'Angleterre ou des États-Unis, en salaisons et bestiaux provenant de New-York et de la Nouvelle-Orléans; en vins et spiritueux de provenances française et espagnole; en tissus et objets manufacturés fournis par l'Angleterre, les États-Unis, les villes Hanséatiques et la France.

Régime commercial. — Les Indes Occidentales anglaises ont traversé, comme les autres provinces européennes des Antilles, une crise désastreuse produite par l'émancipation des noirs ; l'introduction des immigrants chinois ou indous a remédié en partie à la ruine de l'agriculture, que l'incurable paresse des noirs avait réduite à laisser les terres en friche, faute de bras. Aujourd'hui la Jamaïque, la Barbade, la Trinité, Sainte-Lucie ont reconquis leur ancienne prospérité, et pourraient offrir à la navigation française des débouchés avantageux si elle se décidait à profiter des relations nouvelles ouvertes par nos lignes transatlantiques.

Les poids, mesures et monnaies sont les mêmes qu'en Angleterre.

TROISIÈME GROUPE. LES ANTILLES FRANÇAISES.

La Martinique. — La Guadeloupe. — La Désirade. — Les Saintes. — Saint-Martin (1).

QUATRIÈME GROUPE. — ANTILLES HOLLANDAISES, DANOISES, ET SUÉDOISES.

Antilles hollandaises. — La Hollande possède les îles de *Curaçao*, de *Saint-Eustache*, de *Saba*, etc... et

(1) Voir la Géographie commerciale et industrielle de la France. — Colonies d'Amérique.

partage avec la France celle de *Saint-Martin*. La population totale ne dépasse pas 50,000 habitants, dont 45,000 noirs. Les oranges, le cacao, la vanille, le quinquina, le sucre, le café sont les principales cultures ; on exploite dans l'île d'Arouba une mine d'or peu productive.

La France ne prend que très-peu de part au commerce des Antilles hollandaises, qui se borne à l'exportation des produits du sol et à l'importation des objets de consommation, et qui ne dépasse pas 15 à 18 millions.

Antilles danoises. — Le Danemark possède les trois îles de *Sainte-Croix* qui cultive le café, le sucre, l'indigo et surtout les fruits et les bois de teinture et d'ébénisterie, de *Saint-Jean*, importante par ses salines, et de *Saint-Thomas*, enrichie par le commerce plutôt que par l'agriculture. La population totale est de 70,000 habitants. *Saint-Thomas* doit à la franchise de son port, à sa position, intermédiaire entre les Antilles espagnoles, anglaises et hollandaises, une importance commerciale hors de proportion avec son étendue et sa production. C'est l'entrepôt du commerce des Antilles, la station des vapeurs français de la Compagnie transatlantique et des lignes anglaises et américaines de l'Amérique centrale ; le grand magasin de toutes les marchandises européennes destinées soit au commerce régulier soit à la contrebande, dans la mer des Antilles et le golfe du Mexique. On évalue à près de 54 millions son commerce général, où la France entre pour 9 millions (marchandises françaises importées dans l'île).

Les poids et mesures sont ceux du Danemark.

La monnaie de compte est la piastre forte ou pièce de huit espagnole = 5 fr. 51.

Antilles suédoises. — La Suède a conservé l'île de *Saint-Barthélemy* habitée par 14,000 noirs et 2,000 blancs ou mulâtres, et fertile en bois, en plantes médicinales, etc... Son commerce, malgré l'activité de son port, *Gustavia*, ne dépasse pas 4 millions.

CINQUIÈME GROUPE. — HAÏTI.

La seule des Antilles qui soit indépendante, est l'île de Haïti ou Saint-Domingue, située entre Cuba à l'ouest et Porto-Rico à l'est. Elle occupe une superficie d'environ 90,000 kil. carrés, et se divise en deux États constitués tous deux par les nègres et les gens de couleur, après le massacre et l'expulsion des blancs, français et espagnols : la république d'Haïti (partie française, 960,000 h.) à l'ouest, et la république de *Saint-Domingue* (partie espagnole, 100,000 h.) à l'est.

Climat et productions. — Couverte de montagnes volcaniques, insalubre sur les côtes, mais d'une prodigieuse fertilité comme toutes les Antilles, Saint-Domingue produit le café, le cacao, le coton, le tabac, la canne à sucre, dont le produit est presque entièrement transformé en tafia ; le bois de campêche, le bois d'acajou, les bois de construction navale : les abeilles, qui vivent à l'état sauvage, y fournissent un miel excellent ; des mines de fer, d'or, d'argent, de mercure, aujourd'hui abandonnées, y ont été autrefois exploitées avec succès : mais la culture est sans activité et sans intelligence, et l'industrie n'existe qu'à l'état rudimentaire.

Débouchés commerciaux. — Le commerce de Saint-Domingue a quatre débouchés principaux :

Dans la république d'Haïti, *Port-au-Prince* (18,000 h.), la capitale, sur la côte ouest de l'île ; le siége de presque toutes les grandes maisons européennes ou haïtiennes, le centre des transactions, le point où viennent aboutir les lignes anglaises des Indes Occidentales :

Le *Cap Haïtien*, sur la côte nord (10,000 h.), desservi par la Compagnie française transatlantique, et *Jacmel* sur la côte sud (5,000), le second marché de l'île pour les cafés :

Dans la république dominicaine, *Saint-Domingue*, la capitale (10,000 h.), que commence à supplanter un port de création nouvelle, *Samana*, dont la baie vaste et sûre, et

surtout les abondantes mines de houille, offrent de précieuses ressources à la navigation à vapeur.

Le mouvement total de la navigation d'Haïti varie entre 280,000 et 290,000 tonneaux, avec tendance au progrès ; celui de la république dominicaine, entre 40,000 et 42,000 tonneaux. La France entre dans ce mouvement pour 40,000 tonneaux et 160 à 200 navires, presque tous partis du Havre ou de Marseille. La ligne de Saint-Thomas à Kingston, desservie par la Compagnie transatlantique (Saint-Nazaire), a une station au cap Haïtien.

Commerce extérieur. — Le commerce extérieur de la république d'Haïti s'élève en moyenne (1860-65) à 120 millions dont 60 à 70 millions à l'importation.

Les États-Unis, l'Angleterre et la France se disputent le premier rang. Les villes Hanséatiques, l'Espagne et la Belgique viennent au second.

Le principal article d'exportation est le *café*, qui dans les échanges avec la France figure pour 30 millions sur 36.

Viennent ensuite les bois d'*acajou* et de *campêche*, qui s'exportent pour la France, les États-Unis, Liverpool et Hambourg :

Les *cotons*, dont la culture a pris depuis 1861 une assez grande extension :

Le cacao, le tafia, le sucre, dont l'exportation est presque nulle et quelques autres articles moins importants.

La France renvoie en échange, pour une valeur de 14 à 20 millions, ses vins, ses huiles et ses farines, par Marseille, ses tissus, ses ouvrages en peau et en cuir, sa verrerie, ses porcelaines, sa bière et ses bestiaux, par le Havre et Nantes.

Les États-Unis fournissent à Haïti les viandes salées, les céréales, le poisson, les tissus de coton, qui ont fini par l'emporter sur ceux de l'Angleterre :

La Grande-Bretagne, ses draps, ses indiennes, ses fers et ses aciers, menacés aujourd'hui par la concurrence de Hambourg et du Zollverein.

Le commerce de la république Dominicaine varie entre

10 et 15 millions : la France n'y prend qu'une part très-restreinte. Les exportations consistent en tabacs, en bois d'acajou et de campêche, en miels et en cires ; les importations, qui consistent en denrées alimentaires ou en objets de consommation, se font presque exclusivement par Saint-Thomas et Curaçao, dont les entrepôts approvisionnent ceux de Saint-Domingue. A peine arrive-t-il quelques chargements directs des États-Unis.

Institutions commerciales. État social. — La population de l'île d'Haïti appartient presque tout entière à la race noire ou mélangée, dont elle a les qualités et les défauts. Enrichis sans travail par la merveilleuse fécondité de leur sol, passionnés pour le luxe, pour les modes européennes, pour les riches habits, pour les couleurs éclatantes, pour tout ce qui brille et qui flatte leur vanité ; portant jusqu'à l'excès le goût de nos vins et de nos liqueurs fines, dont la consommation est énorme par rapport à la population, les Haïtiens ont gardé quelques traits de cette éternelle enfance à laquelle la race noire paraît être condamnée.

Si le préjugé de la couleur et la crainte de la vengeance des Européens se sont affaiblis ; si le blanc peut aujourd'hui commercer en gros, et même exercer une profession manuelle, les impôts qui pèsent sur lui, les droits de patente qu'il est tenu d'acquitter maintiennent son infériorité vis-à-vis de l'homme de couleur. Cependant presque tout le commerce est entre les mains des étrangers blancs et mulâtres, qui dirigent également toutes les entreprises industrielles et les maisons de banque.

Toutefois, de grands progrès se sont accomplis : l'instruction se répand, les droits de douanes ont été diminués, les prohibitions qui subsistent à l'exportation sur les métaux, à l'importation sur les produits analogues à ceux du pays, sont devenues moins sévères ; le nombre des ports ouverts au commerce a été porté de 8 à 16, et le gouvernement montre pour les étrangers une bienveillance qui finira sans doute par rapprocher les deux races.

L'abolition de l'esclavage aux États-Unis, en faisant re-

fluer vers Haïti une partie de la population noire des États du Sud, prépare à cette riche contrée un avenir qui ne saurait être indifférent à la France, dont la langue est restée celle de Haïti, et dont les idées exercent sur ces populations, autrefois ses sujettes, une si puissante influence.

Poids, Mesures et Monnaies. — Les poids et mesures les plus usités sont :

Mesures de longueur. — Le *pied* = $0^m,325$, et l'*aune* = $1^m,188$.

Mesure de capacité. — Le *gallon* = 13 litres 785.

Poids. — La *livre* = 0 kilog. 489 ; le *quintal* = 48 kilog. 950.

La monnaie de compte est la *piastre* = 5 fr. 25.

Le papier-monnaie, qui porte le nom de *gourdes-papier* (la gourde vaut une piastre), est presque la seule monnaie nationale en circulation, et subit une forte dépréciation.

GUYANES.

A la route commerciale des Antilles se rattache celle des Guyanes, comprises également sous le nom d'*Indes Occidentales*, et qui s'étendent sur le littoral de l'Amérique du Sud, entre les bouches de l'Orénoque et celles du fleuve des Amazones. Ce vaste territoire est partagé entre l'Angleterre, la Hollande et la France.

Guyane anglaise. — La Guyane anglaise, bornée à l'ouest par le Vénézuéla, au sud par le Brésil, à l'est par la Guyane hollandaise, au nord par l'océan Atlantique, occupe une superficie de 240,000 kil. carrés, qui nourrit 200,000 habitants, dont 160,000 noirs, 8,000 Indiens et 20,000 à 30,000 blancs.

Couverte d'admirables forêts, arrosée par le Demerari, l'Essequibo, la Berbice, la Guyane anglaise se prête à toutes les cultures tropicales.

Les deux débouchés de son commerce sont les ports de *Stabrok* ou *Demerari*, sur la rivière Demerari, et de *Nou-*

velle-Amsterdam, sur la Berbice, dont le mouvement s'élève à 200,000 tonnes.

Les paquebots français de la Compagnie transatlantique relâchent à Demerari, en se rendant de la Martinique à Cayenne.

Le commerce extérieur de la Guyane anglaise s'élève à près de 80 millions, dont 48 à l'exportation. Le sucre, le rhum, le café, le coton, le tabac, l'indigo, les bois de teinture et d'ébénisterie, sont les principales marchandises exportées. La Grande-Bretagne, les États-Unis et les Antilles anglaises se partagent le commerce de la Guyane, où la France ne figure que pour un chiffre insignifiant.

Guyane hollandaise. — La Guyane hollandaise, située entre la Guyane anglaise et la Guyane française (155,000 k. c., — 68,000 h.), a pour capitale et pour principal débouché *Paramaribo* ou *Surinam*, sur la rivière du même nom, desservi par la Compagnie française transatlantique.

Les exportations se composent surtout de sucre, de coton, de rhum et de café, et varient entre 6 et 8 millions.

Les importations consistent en comestibles et objets manufacturés, et s'élèvent à 8 ou 10 millions. Les Pays-Bas, les États-Unis et la Grande-Bretagne se partagent le commerce de la Guyane hollandaise, où la France figure à peine pour quelques milliers de francs.

Guyane française. — (Voir la *Géographie commerciale et industrielle de la France*. Colonies d'Amérique.)

CÔTE-FERME.

VÉNÉZUELA ET NOUVELLE-GRENADE (COLOMBIE).

Bornes. Divisions. — Sur les côtes de la mer des Antilles, entre le Brésil et le Pérou au sud, l'océan Pacifique à l'ouest, l'isthme de Panama et la mer des Antilles au nord, et les Guyanes à l'est, s'étend une vaste région

à laquelle les géographes ont donné le nom de Colombie, et qui appartient à l'Amérique du Sud.

Elle se divise en trois républiques indépendantes : le Vénézuéla, les États-Unis de Colombie ou Nouvelle-Grenade, et l'Équateur, qui appartient au versant du Pacifique.

I. — VÉNÉZUÉLA.

Bornes. Superficie. Population. — Le Vénézuéla, situé entre le Brésil au sud, la Guyane anglaise à l'est, la mer des Antilles au nord, la Nouvelle-Grenade à l'ouest, renferme une superficie de 1,106,000 kil. carrés, et une population de 2 millions d'habitants, Indiens, nègres ou descendants des conquérants espagnols.

Productions. — Situé à l'entrée de la mer des Antilles, arrosé par un des plus grands fleuves du monde, l'*Orénoque*; couvert en partie de savanes brûlées par le soleil, le Vénézuéla est propre à toutes les cultures : les plus importantes sont celles du *café*, du *cacao*, du sucre, du coton, du tabac, du maïs, qui forme la nourriture de la masse de la population.

D'immenses forêts, où poussent le *quinquina* et toutes les plantes médicinales, les arbres à gommes, le caoutchouc, les bois de teinture, l'acajou, les bois de construction couvrent les parties élevées; de nombreux troupeaux de bœufs et de moutons errent dans les savanes; des gisements aurifères, des mines de cuivre, des marbres, des salines complètent le riche tableau de la production naturelle; mais l'industrie est nulle comme dans presque toute l'Amérique du Sud, et les bras manquent à la culture.

Communications extérieures. Ports et Marchés. — La France entretient avec le Vénézuéla, par Bordeaux, Marseille, le Havre et Nantes, des relations qui mettent en mouvement de 70 à 80 navires jaugeant 12,000 tonneaux.

Quatre ports se partagent le commerce du Vénézuéla : *La Guayra*, port de **Caracas** (56,000 h.), la capitale de la

république; *Puerto-Cabello*, le principal marché des cafés; *Maracaïbo*, situé, comme les précédents, sur la mer des Antilles, et *Ciudad-Bolivar*, sur l'Orénoque, entrepôt du commerce de l'intérieur.

Commerce extérieur. — Le chiffre des échanges varie entre 60 et 70 millions, dont plus de moitié à l'exportation. La France n'occupe que le quatrième rang après les États-Unis, les villes Hanséatiques et la Grande-Bretagne, dont les paquebots desservent les ports vénézuéliens. Le Danemark (Saint-Thomas) et l'Espagne suivent la France.

Nos principales exportations, qui s'élèvent à 7 millions (commerce général), consistent en *cacaos*, connus sous le nom de caraque et puerto-cabello; en *cafés*, en *cotons*, en bois de teinture et en peaux brutes. Les villes Hanséatiques exportent des tabacs; les Antilles espagnoles et anglaises, des bestiaux et des viandes salées; la Grande-Bretagne, des cuivres, etc.

Les envois de la France consistent en tissus et marchandises de luxe, en peaux préparées, en vins, en conserves alimentaires, pour une somme de 7 millions; les États-Unis fournissent des céréales, des salaisons, des machines; l'Angleterre, de la houille, des tissus et des ouvrages en métaux; les villes Hanséatiques, des métaux et des produits chimiques.

Régime commercial. — La construction de chemins de fer, la création d'une ligne de vapeurs qui dessert la côte, de Bolivar à la Guayra, ne peuvent manquer de hâter les progrès du commerce, arrêtés surtout par le manque de voies de communication dans l'intérieur, et par les troubles politiques qui ont longtemps agité le pays.

Par le traité de 1843, les sujets français, les navires et les marchandises françaises jouissent des mêmes droits et sont soumis aux mêmes taxes que les nationaux.

Les poids et mesures sont les mêmes qu'en Castille.

La monnaie de compte est la *piastre* d'Espagne ou du Mexique = 5 fr. 387.

II. — NOUVELLE-GRENADE.

Bornes, etc. — La Nouvelle-Grenade ou États-Unis de Colombie, bornée au nord par la mer des Antilles et l'Etat de Costa-Rica, à l'ouest par l'Océan Pacifique, au sud par l'Équateur, à l'est par le Brésil et le Vénézuéla, renferme une superficie de 1,010,200 kil. carrés, et une population de 3 millions d'habitants, d'origine indienne ou espagnole. Elle se compose de huit États.

Productions. — Couverte par la chaîne des Andes, elle réunit aux productions des tropiques, café, cacao, tabac, sucre, coton, maïs, riz, plantes médicinales, gommes et résines, bois de teinture et d'ébénisterie, les plantes et les arbres des régions tempérées qui réussissent sur les plateaux de l'intérieur. La cochenille y abonde; le bétail, les chevaux, les mules y prospèrent. Les mines d'or d'*Antioquia* produisent à elles seules pour 30 millions par an ; l'argent, le cuivre, les argiles céramiques, les marbres s'y rencontrent en abondance; on a découvert des mines de houille près de Panama; la pêche des perles y représente une valeur de plus d'un million par an; enfin, la seule industrie florissante, la fabrication des chapeaux de paille dits de Panama, a pris une extension considérable depuis que la mode les a adoptés en Europe.

Le transit de Panama. — Mais la plus grande richesse de la Nouvelle-Grenade, c'est son admirable situation géographique. Maîtresse des deux isthmes de Darien et de Panama, la voie de transit la plus courte entre l'Atlantique et le Pacifique qui ne sont séparés que par une distance de 50 à 60 kil., la Nouvelle-Grenade est au nouveau monde ce que l'Égypte est à l'ancien, et l'isthme de Panama est l'isthme de Suez de l'Amérique. Depuis l'établissement du chemin de fer qui le traverse, les voyageurs, les métaux précieux, la navigation à vapeur ne connaissent plus d'autre route entre les deux Océans. Des nombreux projets de canal entre l'Atlantique et le

Pacifique, ceux qui semblent réunir le plus de suffrages, qui offrent le tracé le plus direct, les difficultés d'exécution les moins considérables, sont ceux qui désignent Panama ou le golfe de Darien comme le point de passage de cette route maritime destinée, dans un avenir plus ou moins éloigné, à supprimer le cap Horn, comme le canal de Suez supprimera le cap de Bonne-Espérance.

Aujourd'hui, les deux grands débouchés du transit entre les deux mers sont le port de **Colon** ou d'*Aspinwall* (10,000 h.), sur la mer des Antilles, et celui de **Panama** (35,000 h.), sur l'Océan Pacifique. Un chemin de fer de 50 kil., exploité depuis 1855, unit ces deux villes, et le trajet s'opère en quatre heures.

A *Colon* aboutissent les lignes anglaises de Liverpool et de Southampton, les lignes américaines de New-York, la ligne française de Saint-Nazaire.

Le mouvement général est de 800 navires et de 400,000 tonneaux.

De *Panama* partent deux lignes anglaises, l'une qui dessert tous les ports de l'Amérique du Sud, l'autre tous ceux de l'Amérique du Nord jusqu'à l'île Vancouver. Trois lignes américaines et une ligne mexicaine font concurrence aux compagnies britanniques; les unes et les autres correspondent avec la Compagnie transatlantique française.

Le mouvement général de Panama est de 360 navires jaugeant 260,000 tonneaux: les pavillons anglais et américain y figurent presque seuls, la part de la France est insignifiante.

On évaluait en 1864 le transit de l'isthme à 50,000 voyageurs; 300 millions en métaux précieux venant de Californie, de l'Amérique du Sud et du Mexique, et 120 millions en marchandises venant des États-Unis et d'Europe.

Ports de la mer des Antilles. — Les autres ports de la Nouvelle-Grenade n'ont d'importance que comme débouchés du commerce local, et comme ports de relâche. *Sainte-Marthe*, station des vapeurs français de la Com-

pagnie transatlantique et des lignes anglaises; *Carthagène*, près de l'embouchure de la Magdalena, se partagent le commerce de la mer des Antilles. Le mouvement de l'intercourse entre la France et la Nouvelle-Grenade n'est que de 20 navires (6,000 tonneaux), presque tous appartenant au port du Havre.

Commerce extérieur. Le commerce extérieur de la Confédération, sans y comprendre le transit, est de 60 millions dont 40 à l'exportation.

L'Angleterre, les États-Unis, les villes Hanséatiques l'emportent sur la France qui n'y figure que pour 10 millions, dont 3 à l'exportation.

Les principales machandises exportées sont le quinquina, les bois de teinture, le café, le cacao, la vanille, le cuivre, les métaux précieux, les peaux brutes et la nacre de perle.

A l'importation, nos tissus, nos vins, notre verrerie, soutiennent la concurrence de l'Angleterre et des États-Unis; mais la houille, les viandes salées, les cotonnades communes, qui forment la majeure partie des importations, proviennent exclusivement de la Grande-Bretagne ou de New-York.

Régime commercial. Le manque de voies de communication, les troubles continuels qui agitent la Nouvelle-Grenade, l'insuffisance des moyens de transports sont les principaux obstacles au progrès de cette riche contrée. Les grands marchés de l'intérieur, *Bogota* (50,000 h.), *Antioquia*, etc., ne sont accessibles que par la navigation lente et dangereuse de la Magdalena et de ses affluents, ouverte, du reste, à tous les pavillons, ou par des sentiers de mulets suspendus aux flancs des Andes. Cependant des maisons françaises et américaines, établies à Bogota et dans les principaux centres de la confédération, ont donné aux échanges une vive impulsion; le commerce français jouit depuis 1857 du traitement accordé à la nation la plus favorisée, et ses marchandises sont accueillies par la population avec un empressement qui nous permettrait de lutter sans peine avec la concur-

rence anglaise, si nos relations directes étaient mieux organisées.

La monnaie de compte est la *piastre* = 5 fr. 38.

AMÉRIQUE CENTRALE.

On donne le nom d'Amérique centrale à l'isthme borné au nord par le Mexique, à l'ouest par l'océan Pacifique, au sud par la Nouvelle-Grenade, à l'est par la mer des Antilles. Il se divise en cinq républiques indépendantes :

1° Le **Guatemala** (900,000 h.) qui touche aux deux mers, c. *Guatemala* (40,000 h.)

2° Le **San Salvador,** sur l'océan Pacifique (400,000 h.), c. *San-Salvador* (20,000 h.)

3° Le **Honduras** (300,000 h.), sur la mer des Antilles, c. *Comayagua* (8,000 h.)

4° Le **Nicaragua,** sur les deux mers (350,000 h.), c. *Maranagua* (10,000 h.)

5° Le **Costa-Rica** (120,000 h.), c. *San-José* (25,000 h.)

Sauf dans le Costa-Rica, les Indiens forment la masse de la population.

Productions.—L'Amérique centrale, couverte de montagnes volcaniques, arrosée par de nombreux cours d'eau dont la plupart ne sont que des torrents, produit le café, le cacao, la vanille, le sucre, le coton, les bois d'ébénisterie, l'indigo : l'éducation de la cochenille est la principale ressource du Guatemala et du Nicaragua.

Débouchés commerciaux. — Les principaux débouchés du commerce de l'Amérique centrale sont sur la **mer des Antilles**, *Yzabal*, le port du Guatemala, *Omoa* et *Truxillo* dans le Honduras, *Saint-Jean* ou *Grey-Town* dans le Nicaragua et *Limon* dans le Costa-Rica : sur l'**océan Pacifique** *San José*, dans le Guatemala, la *Union*, dans le San Salvador, *Saint-Jean du sud* dans le Nicaragua et *Punta-Arenas* dans le Costa-Rica. Ces différents ports sont desservis par des bateaux qui appartiennent à la Compa-

gnie du chemin de fer de Panama. L'intercourse avec la France est insignifiante.

Les principales routes de transit entre les deux mers de l'Amérique centrale sont : 1° Celle de Punta-Arenas à Limon (Costa-Rica).

2° Celle de Grey-Town par la rivière Saint-Jean et le lac de Nicaragua, à Léon de Nicaragua et Saint-Jean du sud sur l'océan Pacifique.

Commerce extérieur. — Le commerce extérieur de l'Amérique centrale s'élève, autant qu'il est possible d'en juger par des documents très-imparfaits, à 70 ou 75 millions dont plus de moitié à l'exportation.

L'Angleterre y tient le premier rang, les États-Unis le second, le troisième est disputé entre la France et les villes Hanséatiques,

La *cochenille* de Guatemala, le *café* de Costa-Rica, l'*indigo* de San-Salvador, les *bois de teinture* et *d'ébénisterie,* le guano, la nacre de perles, le sucre, le cacao et le coton sont les principaux articles d'exportation : nos ports y figurent pour une valeur de 1 ou 2 millions.

Les tissus, les vins et les objets manufacturés de toute espèce constituent la presque totalité de l'importation. Nous n'y figurons que pour un million.

La monnaie de compte est la *piastre* = 5 fr. 35.

COLONIE ANGLAISE DE BALIZE.

La Grande-Bretagne possède au sud de la presqu'île du Yucatan, sur la côte du Honduras l'établissement de *Balize* sur la rivière du même nom.

Cette colonie doit son importance à sa position qui en fait le débouché du commerce du Honduras, du San Salvador et du Guatemala, et plus encore à ses forêts d'acajou, qui fournissent annuellement de 24 à 25,000 tonnes pour une valeur de 16 à 18 millions de francs.

Liverpool et Southampton sont en relations directes avec Balize par des lignes régulières de paquebots à va-

peur ; et la Grande-Bretagne est à peu près la seule puissance européenne qui figure dans le mouvement des échanges.

EMPIRE DU MEXIQUE.

Bornes. Superficie. Population. — L'empire du Mexique est situé entre 15° et 32° lat. N. 80° et 119° 40' long. O. Il est borné au nord par les États-Unis, à l'est par les États-Unis, le golfe du Mexique et la mer des Antilles, au sud par le Guatemala et l'océan Pacifique, à l'ouest par l'océan Pacifique et le golfe de Californie.

La superficie est de 2,220,000 kil. car., la population de 8,290,000 hab. dont une moitié d'Indiens, et un sixième de race blanche sans mélange.

L'empire se divise en 50 départements : la capitale est Mexico (190,000 h.)

Situation commerciale. — Le Mexique, n'eût-il d'autre avantage que celui de sa situation, serait encore un des Etats les plus importants du Nouveau-Monde. Baigné par l'Océan Atlantique et par le Pacifique, il offre au transit entre les deux mers une route qui pourrait le disputer à celle de Panama si les communications étaient plus faciles dans l'intérieur du pays. Vera-Cruz, sur le golfe du Mexique, n'est qu'à 1,500 kilomètres de San-Blas sur le grand Océan, et la distance qui sépare le golfe de Campêche de celui de Tehuantepec est si peu considérable que l'on a songé à creuser un canal qui couperait l'isthme, et ferait de Tehuantepec le Suez américain.

Climat. — Aux avantages de sa situation géographique, le Mexique joint ceux d'un climat peut-être unique dans le monde. Grâce au relief des terres qui s'élèvent en pente rapide à partir des deux Océans, et qui au centre s'étendent en larges plateaux couronnés de montagnes

volcaniques, le Mexique résume pour ainsi dire tous les climats depuis les plus brûlants jusqu'aux plus tempérés.

Production agricole. — Dans les *terres chaudes*, sur le bord des deux mers, région humide, malsaine, mais d'une fertilité sans égale, on cultive le coton, le riz, la canne à sucre, le café, le tabac, le cacao, la vanille, les graines oléagineuses.

Dans les *terres tempérées* réussissent toutes les céréales, la vigne, l'olivier, les arbres fruitiers d'Europe, le lin, les plantes médicinales. Les forêts qui couvrent les montagnes présentent, à côté de nos essences européennes, le cèdre blanc, l'ébène, l'acajou, le bois de campêche, le ricin, etc.

Les chevaux, les bœufs, les moutons, les porcs se sont multipliés d'une manière prodigieuse dans les savanes de l'intérieur, et surtout sur les vastes plateaux des terres tempérées et des terres froides. La cochenille est indigène, et l'éducation de ce précieux insecte ainsi que celle des abeilles est très-répandue dans les provinces d'Oaxaca et du Yucatan.

Production minérale. Les mines du Mexique n'ont pas d'égales, même aux États-Unis. Les gisements aurifères de la Sonora, de Guerrero, d'Oaxaca, produisent déjà de 25 à 30 millions et sont à peine exploités.

Les mines d'*argent* de Zacatecas, de Guanajato, etc..., les plus riches du monde, produisent annuellement de 140 à 180 millions.

On exploite en outre le fer, le cuivre, le mercure, le plomb ; on a découvert des mines de houille à Tuxpan et à Jalapa ; le marbre, le soufre, le salpêtre, le sel se rencontrent sur un grand nombre de points ; enfin la pêche des perles et du cachalot, sur les côtes de l'Océan Pacifique, offrirait aux populations maritimes des ressources précieuses.

Industrie. Quant à l'industrie, elle n'est représentée que par les fabriques de cotonnades et de lainages de *Puebla*, de *Queretaro*, de *Durango ;* la verrerie et la faïence

de *Mexico*, de *Puebla*, de *Jalapa*, de *Michoacan*; les moulins à farine des environs de Mexico, quelques papeteries et quelques fabriques de meubles, dont les produits assez élégants sont d'une excessive cherté.

Relations avec la France. Grâce à la position exceptionnelle qu'elle occupe au Mexique, la France a vu s'accroître rapidement ses relations avec les ports mexicains. Saint-Nazaire est le point de départ d'une ligne régulière de la Compagnie transatlantique qui fait en vingt-cinq jours le trajet de Vera-Cruz, et qui dessert également les principaux ports situés sur le golfe du Mexique.

Le Havre, Bordeaux et Nantes sont les ports français qui entretiennent le plus de relations avec l'Empire mexicain.

Principaux ports. Lignes de navigation. Sur le golfe du Mexique les côtes sont basses et sablonneuses, sauf dans quelques parties de la presqu'île de Yucatan; sur le grand Océan, elles sont plus élevées, et deviennent escarpées et rocheuses dans la presqu'île de la Vieille-Californie.

Deux ports se partagent le commerce du golfe du Mexique, Vera-Cruz et Tampico.

Vera-Cruz (28,000 h.), malgré l'insalubrité de son climat, le manque d'eau potable, et le peu de sûreté de son mouillage, doit à sa situation sur la route directe de Mexico, d'être le premier marché et le port le plus fréquenté du Mexique. A vingt-cinq jours de Saint-Nazaire, par les paquebots transatlantiques français, à vingt-sept jours de Southampton, par ceux du *Royal Mail steam Packet*, desservie par des lignes américaines et mexicaines, Vera-Cruz présente un mouvement moyen de 450 navires à voiles (70,000 tonneaux), et 124 vapeurs (125,000 tonneaux).

Tampico, à 460 kil. N. de Vera-Cruz, est d'un accès difficile, mais la rade est supérieure à celle de Vera-Cruz. Ce port est desservi par les lignes anglaises, françaises et mexicaines. Le mouvement moyen est de 220 navires et de 22,000 tonneaux (1855-63).

Matamoras, à l'embouchure du Rio del Norte, centre des relations avec le Texas, *Tuspan*, *Carmen* et *Campêche*, sur le golfe de Campêche, débouchés des bois de teinture du Yucatan, sont réservés à un brillant avenir, si le commerce du Mexique sort de l'immobilité où il languit depuis si longtemps.

Sur l'**Océan Pacifique**, *Acapulco*, l'une des plus belles rades de l'Amérique, près du golfe de Tehuantepec, *Manzanillo, San-Blas*, *Mazatlan, Guaymas, la Paz*, desservis par les lignes anglaises et américaines du Pacifique, et par la Compagnie impériale mexicaine, marquent les étapes de la grande route maritime entre Panama et la Colombie britannique.

Le mouvement de l'intercourse avec l'étranger s'élevait en moyenne, de 1854 à 1864, à 300,000 tonneaux, dont 160,000 couverts par le pavillon américain, 53,000 par le pavillon français et 51,000 par le pavillon anglais.

La marine marchande du Mexique ne comptait, en 1860, que 80 navires, jaugeant 6,700 tonneaux, dont quelques vapeurs affectés au service des côtes.

Marchés intérieurs. La navigation intérieure n'existe pas au Mexique, et la nature du pays, qui se compose d'une série de plateaux aux pentes abruptes, en rend l'établissement difficile; cependant on pourrait profiter des lacs et des rivières sans écoulement qui arrosent les hautes plaines pour créer un vaste système de canalisation, et quelques cours d'eau pourraient être rendus navigables, tels que le Panuco qui se jette à Tampico, le Santiago qui débouche à San Blas, le Zacatula qui peut conduire des bateaux de Puebla au Pacifique.

Mexico, la capitale de l'Empire (190,000 h.), est le centre des relations commerciales et des voies de communication; c'est là que viendra aboutir le double chemin de fer de l'Océan Pacifique par Guanajato et San-Blas, et de l'Atlantique par Puebla et Vera-Cruz; c'est de là que partent aujourd'hui toutes les routes qui rayonnent vers les frontières de l'Empire, routes mal entretenues, encore infestées par le brigandage, et dont le mauvais état est

une des principales causes de l'infériorité du Mexique.

La télégraphie électrique fonctionne aujourd'hui dans presque tout l'Empire.

Commerce extérieur. — Le commerce extérieur du Mexique, y compris les métaux précieux, s'élève environ à 250 millions de francs, dont moitié à l'exportation.

L'*Angleterre* y figure en moyenne pour 65 millions, les *États-Unis* pour 32, la *France* pour 30 millions, dont 20 ou 22 à l'importation, les *villes Hanséatiques* pour 7 à 8 millions, l'*Espagne* pour 5 ou 6, *Cuba* pour un chiffre presque égal.

A l'**exportation**, les métaux précieux, presque entièrement destinés à l'Angleterre et à la France, occupent le premier rang; puis viennent les bois de teinture et les matières tinctoriales, indigo, cochenille, etc... exportés par la Grande-Bretagne, les États-Unis et la France, les cotons en laine qui se dirigent sur Hambourg et sur les ports anglais et français; les plantes médicinales, la vanille, le sucre, les peaux brutes, les viandes salées, les bois d'ébénisterie, etc. L'exportation du cacao et du tabac et celle du cuivre commencent à prendre une certaine importance.

L'**Importation** consiste surtout en objets manufacturés. Nos draps, nos soieries de Lyon, nos toiles peintes de Mulhouse, nos papiers peints, notre verrerie, nos porcelaines, notre bijouterie, nos articles de Paris forment la masse de notre exportation et soutiennent la concurrence étrangère. Nos vins n'ont d'autre rivalité à redouter que celle de l'Espagne qui approvisionne également le Mexique d'huiles d'olive.

L'Angleterre l'emporte pour les cotonnades à bon marché, les tissus de lin, la quincaillerie; les États-Unis pour les farines, les ouvrages en métaux, le mercure de Californie, les produits de la pêche, etc...

Races diverses. La moitié de la population du Mexique se compose d'Indiens de race pure, pauvres, livrés pour la plupart au travail de la terre ou des mines, et

maintenus par les conquérants dans un abaissement et une ignorance systématiques.

Les métis forment environ un tiers de la population totale, et les descendants d'Européens ne comptent que pour un sixième; c'est parmi eux que se trouvent presque tous les riches propriétaires d'*haciendas* qui forment l'aristocratie territoriale. Livré à l'anarchie depuis son émancipation, bouleversé par des révolutions qui n'ont rien su fonder et qui ont compromis tous les intérêts étrangers et nationaux, convoité et déjà entamé par les États-Unis qui lui ont enlevé le Texas et la Californie, le Mexique n'a pas de finances, pas de routes, pas de commerce; presque toutes les grandes maisons sont anglaises, françaises ou américaines; l'agriculture est imparfaite; les mines devraient produire dix fois plus qu'elles ne rendent chaque année, la contrebande diminue d'un tiers le revenu des douanes, et le brigandage est un mal chronique et accepté, même en dehors de l'état de guerre.

Régénérer cette terre si riche et si abandonnée, ce serait rendre un immense service à la cause de la civilisation. Telle est la tâche qu'a entreprise la France et la nouvelle dynastie impériale du Mexique. Malgré la guerre et les difficultés financières, de nombreux progrès ont été accomplis en trois ans.

Institutions commerciales. Les principes des sociétés européennes et régulières ont été proclamés; l'industrie, l'agriculture, l'exploitation des mines encouragées. Le gouvernement a cherché à attirer l'immigration européenne ou américaine; des compagnies de chemins de fer et de navigation (Compagnie impériale mexicaine de Panama à San Francisco) ont été créées, une banque impériale a été fondée à Mexico sur le modèle de la banque de France, et le système décimal français adopté pour les poids et mesures, et en principe pour les monnaies.

Régime douanier. Les droits de douane et de navigation sont assez élevés; on estime à 70 millions le revenu normal des douanes; il n'existe pas de droit de sortie.

Poids, mesures et monnaies. Les monnaies de compte sont la **piastre**, *peso* ou *dollar* = 5 fr. 3758, le **real** = 0,6719 et le **grano** = 0,0559.

Les anciennes mesures les plus usitées sont : *Mesure de longueur*, la **vara**, 0m,83695. *Mesure itinéraire*, la **lega**, 4175 m. *Mesures de capacité*, la **carga** = 666 litres, la **fanega** 55 lit. 501, l'**almud** = 4 lit. 625. *Poids*. Le **tercio** = 69 kil. 014, la **livre** = 0,460.

CHAPITRE VI.

ROUTE DE L'AMÉRIQUE DU NORD PAR L'OCÉAN ATLANTIQUE. ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

Bornes. Superficie. Population. — La république fédérative des États-Unis située entre 25° et 49° lat. nord, 69° 10' et 126° long. ouest, est bornée au nord par la Nouvelle-Bretagne; à l'est par l'Océan Atlantique; au sud par le golfe du Mexique et le Rio del Norte qui la sépare de l'empire mexicain; à l'ouest par l'Océan Pacifique.

Elle se divise en 38 États et 7 territoires (un territoire devient État quand sa population blanche dépasse 60,000 habitants). La capitale est *Washington* (70,000 h.) dans le district fédéral de Columbia.

La population totale est de 36 millions d'habitants, dont 5 millions de nègres; la superficie de 8,000,000 kil. carrés.

Grandes divisions. — Cet immense territoire peut se diviser en quatre groupes unis par le lien fédéral, et par une certaine communauté d'intérêts, mais distincts par la position, par l'aspect physique, et par le caractère des populations.

1° Groupe californien. Dans le versant de l'Océan Pacifique, le groupe californien dont nous avons déjà indiqué

les productions, l'importance et les relations commerciales (Voir plus haut, pag. 371).

2° **Groupe du Sud.** Au *sud*, entre les montagnes Rocheuses, le golfe du Mexique, l'Atlantique, le Potomac, la rivière de Cumberland et celle de l'Arkansas, s'étale une immense vallée formée tour à tour de prairies, de steppes, de plaines marécageuses, arrosée par le roi des fleuves de l'Amérique du Nord, le Mississipi et ses innombrables affluents, dominée à l'ouest par les cimes volcaniques et neigeuses des montagnes Rocheuses, à l'est par le vaste plateau des Apalaches et la chaîne des montagnes Bleues, qui laisse entre ses dernières pentes et l'Atlantique une lisière de plaines et de marais, desséchés par le soleil des tropiques. C'est la terre du coton, la région de l'esclavage, le foyer de cette confédération du Sud qui a failli briser le faisceau de l'Union; pays aux traditions et aux habitudes aristocratiques, où la race française et espagnole n'a été qu'à demi absorbée par les Anglo-Américains; où l'agriculture a étouffé l'industrie, mais dont les principes politiques ont longtemps gouverné l'Union (Texas. — Louisiane. — Arkansas. — Mississipi. — Alabama. — Floride. — Géorgie. — Caroline du sud. — Caroline du nord. — Tennessee. — Virginie et Maryland.—Territoire indien).

3° **Groupe de l'ouest.** Entre la Nouvelle-Bretagne et les grands lacs au nord, les montagnes Rocheuses à l'ouest, le groupe méridional au sud, les monts Alleghanys à l'est, se forme peu à peu un groupe nouveau, celui des *États de l'ouest* (Kentucky. — Ohio. — Indiana. — Michigan. — Wisconsin. — Illinois. — Minnesota. — Iowa. — Missouri. — Kansas. — Territoires de Dacotah. — Nebraska. Nord-Ouest), région à la fois agricole et industrielle, terre du blé, du fer et du cuivre; peuplée par une race énergique de cultivateurs, de mineurs et de squatters, où dominent à côté de l'élément saxon, les émigrants allemands, irlandais et scandinaves : c'est là que vivent les restes des tribus indiennes refoulées par la civilisation, et qui reculent peu à peu vers les terres arides et volca-

niques du Nébraska et les plateaux tourmentés des montagnes Rocheuses. Les grands lacs et le Mississipi avec ses affluents, l'Ohio, le Missouri, etc... ouvrent à ce groupe la route de l'Atlantique et celle du golfe du Mexique.

4° **Groupe du nord.** Enfin, entre les Alleghanys, l'Atlantique et la Nouvelle-Bretagne, s'étend une région, aux côtes découpées, au climat salubre, au sol accidenté, la plus peuplée, la plus industrieuse, la plus commerçante des États-Unis, le cœur et la tête de l'Union ; le centre de toutes les grandes entreprises, de toutes les idées hardies, de toutes les vastes ambitions, le groupe des États du Nord (Maine. — New-Hampshire. — Massachusetts. — Vermont. — Connecticut. — New-York. — Rhode-Island. — New-Jersey. — Pensylvanie. — Delaware), peuplé par la race anglo-saxonne, et qui aujourd'hui plus que jamais tient dans ses mains les destinées des États-Unis.

Situation commerciale. — Il suffit d'un coup d'œil jeté sur la carte de l'Amérique pour apprécier la situation sans rivale de la confédération américaine : maîtresse de plus de la moitié de l'Amérique du Nord, dominant par un développement de côtes de plus de 1,500 lieues, l'Océan Atlantique, le golfe du Mexique et l'Océan Pacifique, la république des États-Unis, avec ses mines inépuisables, sa prodigieuse fertilité, ses voies de communication incomparables, n'a d'autre danger à craindre que sa propre grandeur, d'autre ennemi à redouter qu'elle-même.

PRODUCTION NATIONALE DES ÉTATS-UNIS.

Climat : nature du sol. — Nous avons déjà vu que les États-Unis présentent toutes les variétés de sol et de climat, depuis les chaleurs brûlantes et malsaines de la Nouvelle-Orléans, jusqu'aux hivers longs et rigoureux du Michigan, du Minnesota et du Maine, qui suspendent pendant cinq mois la navigation des grands Lacs ; depuis les steppes salines de l'Utah, les prairies du territoire indien, les déserts de pierre et de basalte du Nebraska, jusqu'aux

terrains d'alluvion, du Mississipi et de la Floride, et aux riches plaines calcaires de l'Illinois et de l'Ohio.

Production agricole. — La production des céréales est une des principales richesses des États-Unis. On l'évaluait déjà en 1855 à 327 millions d'hectolitres (200 millions d'hect. de maïs, 58 millions de froment, 59 millions d'avoine, etc.), et depuis cette époque la production du froment a doublé.

Le groupe du Nord-Ouest, *Illinois, Wisconsin*, *Michigan*, *Indiana* et *Ohio*, est le grenier des États-Unis, et fournit à lui seul les 45 centièmes de la production totale. La pomme de terre, la vigne (380,000 hectolitres de vin en 1864), la betterave, le houblon, les arbres fruitiers réussissent dans la plus grande partie du territoire, mais ne donnent lieu à aucune exportation.

La culture du *riz* a pris au contraire une extension considérable dans les États du Sud et surtout dans les deux Carolines et dans la Virginie.

Si la culture des céréales fait la richesse des États de l'Ouest, ceux du sud doivent toute leur prospérité aux deux grandes **cultures industrielles** du *coton* et du *tabac* qui ont joué un rôle si important dans la vie commerciale et politique des États-Unis, et exercé sur les destinées du monde entier une si puissante influence.

En 1860 la production du *coton* en Géorgie, en Virginie, dans les deux Carolines, la Louisiane, le Texas, le Mississipi, le Tennessee, l'Alabama, s'élevait à 860 millions de kilogrammes en chiffres ronds ; le capital de culture représentait une valeur de six milliards; et le personnel était de 1,500,000 esclaves et 200,000 planteurs, surveillants ou ouvriers libres. L'abolition de l'esclavage, la ruine des plantations du Sud changent aujourd'hui toutes les conditions du travail; l'extension de la culture du coton aux Indes, en Égypte, au Brésil, a détruit le monopole des États-Unis, et les données nous manquent encore pour apprécier toute l'étendue et toutes les conséquences de cette immense révolution.

La production du *tabac*, dont la culture est entière-

ment libre, et s'étend à la plupart des États, a pour centre la Virginie, l'Ohio, le Maryland : on l'évaluait en 1863 à 145 millions de francs, au moins.

Le *chanvre* et le *lin* cultivés dans le Nord et dans l'Ouest suffisent à la consommation intérieure; enfin les *plantes tinctoriales*, l'indigo, le safran, le sumac réussissent dans le Sud, et le *quercitron* de Philadelphie, de New-York et de Baltimore s'exporte dans toute l'Europe.

Les **forêts** qui couvrent encore une partie du territoire des États-Unis, sont une de leurs richesses les plus exploitées : toutes les essences s'y trouvent réunies; le chêne, le sapin, le hêtre, le frêne, le cèdre et l'acacia, qui fournissent des bois de construction et de charpente incomparables ; l'érable à sucre, le myrte à cire de la Floride, les bois de teinture et d'ébénisterie du Sud.

Les *pâturages* et les *prairies artificielles* de l'Amérique du Nord nourrissent toutes nos races domestiques : les *bœufs* et les *chevaux* y sont plus nombreux qu'en Angleterre, par rapport au chiffre de la population : le recensement de 1865 comptait dans les 21 États de l'Union, sur lesquels on a pu réunir des données précises, 29 millions de *moutons* fournissant 35 millions de kilog. *de laines*. Le nombre des *porcs*, élevés surtout dans le Nord et dans l'Ouest, dépassait, en 1860, 32 millions ; d'innombrables troupeaux de chevaux sauvages, de buffles, de bisons errent dans les solitudes des prairies ; et les animaux à fourrures, malgré la guerre implacable que leur ont déclarée les trappeurs de l'Ouest, abondent encore dans la région du Missouri et des grands lacs.

L'éducation des abeilles est fort répandue, et l'on a même essayé sans grand succès d'acclimater le ver à soie en Virginie, en Louisiane, et dans le New-Hampshire.

Production minérale. — Houille. Les richesses minérales des États-Unis sont immenses, même sans y comprendre le groupe californien. Deux *régions carbonifères* d'une superficie de 100,000 k. c. s'étendent sur les deux versants du plateau des Alleghanys, et comprennent toute la Pensylvanie, l'Ohio, l'Indiana, l'Illinois, le Missouri,

l'Iowa, le Kentucky, le Tennessee, l'Alabama, la Virginie: les seuls districts pensylvaniens, Schuykill, au sud, Lehigh au centre, Wyoming au nord produisaient en 1863 12 millions de tonnes d'anthracite d'une valeur de près de 36,000,000 de dollars, sur le carreau de la mine, et représentaient à peu près la moitié de l'extraction totale.

Pétrole. Les sources de *pétrole* de la Pensylvanie, de l'Ohio, du Kentucky, de la Virginie, exploitées par plus de 500 compagnies au capital de 366 millions de dollars, avaient donné, en 1864, à la seule Pensylvanie un revenu de 315 millions de francs!

Fer. La production du *fer* forgé et de la fonte était en 1850, aux États-Unis, de 1,160,000 tonnes; elle a triplé depuis, et les mines du Massachusetts, de New-York, de la Pensylvanie, de l'Ohio; celles du Michigan (*Marquette*) et de la Virginie, n'ont rien à envier à l'Angleterre ou à l'Allemagne.

Cuivre. Les mines de *cuivre* du lac Supérieur (*Michigan*), les plus riches des États-Unis, donnaient en 1856 3,164,944 tonnes de minerai et de métal affiné.

Autres métaux et minéraux. — Le Massachusetts, le Missouri et un grand nombre des États de l'Ouest renferment des gisements de plomb, de zinc et d'étain; enfin les granits, les marbres, les mines de sel gemme, abondent dans le nord et dans l'ouest.

PRODUCTION INDUSTRIELLE.

L'agriculture et l'exploitation des mines, et le commerce maritime, ont absorbé longtemps toutes les forces des États-Unis, et c'est à peine depuis un demi-siècle que la grande industrie a conquis droit de cité: tout en favorisait le développement, abondance du combustible et des matières premières, puissance des forces motrices hydrauliques, facilité des communications, mais les bras manquaient, et c'est à cette insuffisance de la population ouvrière que les Américains ont dû en partie leur merveilleux génie mécanique, et les applications si générales et si

variées de la vapeur à tous les usages industriels. Du reste, les industries de première nécessité sont les seules qui se soient développées : produire beaucoup et à bon marché, malgré la cherté de la main-d'œuvre, telle est la préoccupation dominante à laquelle on sacrifie volontiers la perfection du travail.

Toutes les industries des États-Unis sont filles du sol : la production immense des céréales a créé les **minoteries**, et les **distilleries** de *Chicago* (Illinois), de *New-York*, de *Baltimore*, de *Cincinnati :* celle des bois, les **scieries mécaniques** de l'Ohio, du Michigan, du Vermont, de la Pensylvanie ; celle du **tabac**, les gigantesques manufactures de la Virginie et du Maryland ; l'élève du porc et celle du bétail, si répandue dans les États de l'Ouest et du Nord, a développé l'industrie des **salaisons** à *Chicago*, à *Buffalo* (New-York), à *Cincinnati* (Ohio) ; et celle de la **tannerie** et de la cordonnerie dans le Massachusetts, l'Ohio et le Michigan.

Enfin la culture du **coton** a donné naissance à la plus puissante des industries des États-Unis, et improvisé en quelques années des centres manufacturiers rivaux de l'Angleterre : *Lowel* (Massachusetts) sur le Merrimac, le Manchester américain, *Lancastre*, *Pittsbourg*, *Philadelphie*, en Pensylvanie ; *Providence* dans le Rhode-Island, *Rochester* dans le New-York, etc... en 1828 les États-Unis ne consommaient que 120,000 balles : en 1860 la consommation dépassait 1,132,000 balles, et le nombre des broches s'élevait à plus de 7 millions.

La guerre civile et la suppression momentanée de la culture du coton a imprimé un essor inattendu à l'industrie des **lainages**, dont la valeur a doublé en 3 ans.

En 1864 la production du New-York, du New-Jersey, de la Pensylvanie, du Massachusetts dépassait 640 millions de francs.

Les **industries métallurgiques** ont pris aux États-Unis un développement qui ne le cède pas même à celui de l'Angleterre. *Pittsbourg* est à la fois le Birmingham et le Sheffield Américain : ses aciers, ses fontes, ses fabriques de machines, sa quincaillerie le disputent aux produits

anglais : **Cincinnati** (200,000 h.), l'une des métropoles de l'industrie américaine, *Buffalo*, *Chicago*, *Cleveland*, *Détroit*, *New-York*, *Rochester*, *Syracuse*, *Utica*, *Philadelphie*, *Richmont*, *Baltimore*, *Saint-Louis*, ne sont pas inférieures aux plus grandes villes manufacturières de la Grande-Bretagne et de la Belgique : leurs locomotives, leurs machines de toute espèce, leurs rails, leurs gigantesques ouvrages en fonte et en tôle, leurs outils, leurs instruments agricoles, leurs armes s'exportent dans toute l'Amérique et viennent faire concurrence sur nos marchés européens aux produits de notre industrie.

Les mêmes villes travaillent avec un égal succès les métaux autres que le fer ; l'horlogerie du Massachusetts et de New-York, la bijouterie et les bronzes de Philadelphie, commencent à affranchir l'Amérique du tribut qu'elle payait à l'Europe pour ces produits de luxe. La fabrication des instruments de musique et de précision est très-répandue et fait concurrence dans le reste de l'Amérique à l'exportation européenne.

Pittsbourg, Philadelphie, New-York, Baltimore possèdent également des verreries importantes, et des fabriques de produits chimiques qui peuvent lutter avec celles d'Europe.

Parmi les **industries mixtes** les plus développées sont : l'*ébénisterie et la menuiserie* qui représentent à Cincinnati seulement une valeur de plus de 18 millions :

La carrosserie de Chicago, de Pittsbourg, de Philadelphie :

Les constructions maritimes pour lesquelles les États-Unis n'ont pas de rivaux et qui chaque année livrent en moyenne au commerce 2,000 bâtiments d'une capacité de 520,000 tonneaux (dont 400 à 500 vapeurs), sortis des chantiers de tous les grands ports maritimes, des villes situées sur les lacs, de Pittsbourg et de Cincinnati sur l'Ohio, de Saint-Louis sur le Mississipi :

Enfin la *papeterie* dont la production annuelle dépasse 200,000 tonnes absorbées par les milliers de publications, de revues, de journaux dont la valeur était estimée en

1863 à plus de 200 millions et dont le tirage périodique atteignait en 1862 un milliard d'exemplaires.

En 1860, on évaluait à 200,000 le nombre des établissements industriels; à 3 millions 1/2 celui des ouvriers, à 4 milliards 1/2 le capital engagé, et à plus de 12 milliards les produits de l'industrie des États-Unis.

COMMUNICATIONS EXTÉRIEURES.

Relations avec la France. — L'intercourse entre la France et les États-Unis représentait en 1860 un mouvement de 700 navires chargés et de 520,000 tonneaux, dont les trois quarts couverts par le pavillon américain. Le Havre absorbait les quatre cinquièmes de ce mouvement: puis venaient Marseille, Bordeaux et Nantes.

Une ligne bimensuelle, celle des Paquebots de la Compagnie transatlantique, rattache le Havre à New-York par Brest en 11 ou 12 jours.

La Compagnie générale transatlantique correspond à l'isthme de Panama avec les lignes anglaises ou américaines qui desservent la Californie. Bordeaux est le seul port français qui entretienne des relations directes et suivies avec le groupe californien.

Principaux ports, lignes de Navigation. — 1° Les côtes de l'Atlantique découpées depuis la baie de Fundy jusqu'au cap Hatteras par des golfes innombrables, sont bordées de bancs de sable et d'écueils dans toute la partie méridionale jusqu'au Cap Sable en Floride; aussi les États du Nord ont-ils peu à peu attiré à eux tout le mouvement maritime de l'Atlantique.

Quatre grands ports centralisent presque tout le commerce extérieur des États du Nord.

Portland (*Maine*, 35,000 h.), rattaché par une ligne de steamers à Liverpool et à Glasgow; par ses chemins de fer, à Montréal (Canada), et à toutes les lignes de l'Union, est l'un des principaux débouchés du commerce des grands lacs, et l'un des ports les plus actifs pour la pêche de

la morue et de la baleine. Le mouvement de l'intercourse avec l'étranger s'élevait, en 1860 (1), à 1,000 navires et 160,000 tonneaux.

Boston (Massachusetts) ne comptait, en 1782, que 25,000 habitants; elle en a aujourd'hui 240,000, en y comprenant la population de Dorchester et de Charlestown; centre du commerce avec le Canada, les Indes-Orientales et la Méditerranée, rivalisant avec New-York pour la multiplicité des relations avec l'Angleterre, les Antilles, la France, l'Amérique du Sud et la Russie; débouché des céréales de l'Ouest, des métaux, du poisson salé, des cuirs, de la glace, qui représente seule un poids de 260,000 tonnes, des huiles de pétrole, des bois de construction, etc., Boston se rattache par ses chemins de fer et ses vapeurs à toute l'Union américaine, par les steamers de Liverpool à l'Europe; le mouvement de sa navigation dépassait, en 1860, 7,000 navires et 1,600,000 tonneaux, sans compter le cabotage, et son effectif maritime s'élevait à 700,000 tonneaux.

New-York, à 28 kil. de l'Océan, sur l'Hudson, est la reine de l'Union, le centre de ses canaux, de ses chemins de fer, de ses lignes de navigation, l'entrepôt et le débouché de son commerce, le grand marché financier, le foyer des affaires et des idées, la rivale de Londres et la première ville de l'Amérique.

Un port d'une étendue, d'une profondeur et d'une sûreté sans égale, amélioré par d'immenses travaux; des voies de communication admirables, une position qui la désigne comme l'entrepôt du commerce entre les deux hémisphères et entre les extrémités opposées du vieux continent, telles sont les causes de la prospérité inouïe de New-York. Sa population, qui n'était pas de 62,000 âmes en 1800, dépasse aujourd'hui 1,200,000, en y comprenant Brooklyn, Williamsbourg, Jersey, grandes villes qui ne sont que ses faubourgs. Des services réguliers de steamers

(1) Les perturbations produites par une guerre civile de quatre ans ne permettent pas de citer des chiffres plus récents.

la rattachent à tous les ports des États-Unis et de l'Amérique anglaise; à la Havane par Nassau, à Vera-Cruz par la Nouvelle-Orléans, au Brésil; à toute la côte occidentale d'Amérique, de Valparaiso à San Francisco par l'isthme de Panama; à l'Europe par les lignes américaines ou européennes qui aboutissent à Liverpool, à Glasgow, à Southampton, au Havre, à Brême, à Hambourg; ses clippers visitent tous les ports de l'Amérique, de l'Australie, de l'Europe, de l'Asie Orientale; aussi, le mouvement de son commerce, qui comprend toute espèce de marchandises, mais surtout le coton, les céréales, les métaux précieux, s'élevait en 1860 à plus de 2 milliards, et celui de sa navigation avec l'étranger à 8,000 navires et 3,500,000 tonneaux. L'effectif maritime de New-York était, en 1860, de 1,570,000 tonneaux.

Philadelphie (Pensylvanie, 586,000 h.), sur la Delaware, à 213 kil. de l'Océan, est la seconde ville des États-Unis, l'une des premières cités manufacturières du monde, le grand marché de la houille, l'un des débouchés du commerce des bois, des céréales et du fer. Communiquant avec l'intérieur des Etats-Unis par un vaste réseau de canaux et de chemins de fer, avec tous les ports par des steamers, avec l'Europe par Liverpool, Philadelphie possédait en 1860 un effectif maritime de 300,000 tonneaux, et présentait un mouvement de 2,000 navires.

Outre ces ports, il faut citer ceux de *Bath*, dans le Maine, le sixième des États-Unis par son effectif maritime (200,000 tonneaux); de *Portsmouth*, dans le New-Hampshire; de *Salem*, l'ancienne rivale de Boston pour le commerce de l'Asie, de l'Afrique, de l'Amérique du Sud; de *New-Bedfort* (Massachusetts), le grand port d'armement pour la pêche de la baleine; de *Newbury* (id.), qui arme pour la pêche du maquereau et de la morue; de *Newport* et de *Providence* (70,000 h.), dans l'État de Rhode-Island; de *New-Haven* (Connecticut), un des entrepôts du commerce des Antilles, etc.

2° De la baie de Chesapeake, à l'extrémité de la Floride, les ports sont plus rares et moins importants. Les

principaux débouchés du commerce de l'Atlantique, dans les *États du Sud*, sont :

Baltimore (Maryland, 220,000 h.), le grand marché des farines et des tabacs, l'entrepôt des importations de l'Amérique du Sud et des Antilles, dont les échanges s'élevaient, en 1860, à 400 millions, le mouvement maritime à 2,800 navires, et l'effectif à plus de 210,000 tonneaux.

Charlestown (*Caroline du Sud*, 60,000 h.), l'un des plus grands marchés de l'Union pour les riz, les cotons, les bois ; en communication avec les Antilles et les principaux ports des États-Unis par des lignes de vapeurs ; mais aujourd'hui ruinée par les conséquences de l'insurrection du Sud, dont elle a donné le signal.

Savannah (Géorgie), dont le commerce est analogue à celui de Charlestown, et dont la prospérité a été également atteinte par des événements trop récents pour qu'elle ait eu le temps de se relever.

A ces ports il faut ajouter *Norfolk*, dans la Virginie, l'un des arsenaux maritimes des États-Unis; *New-Bern*, *Beaufort* et *Wilmington*, qui se disputent le commerce de la Caroline du Nord.

3° Sur les côtes du golfe du Mexique, presque partout inondées et marécageuses, trois ports d'une importance inégale attirent à eux tout le commerce de la région méridionale et de la vallée du Mississipi : ce sont : Mobile, New-Orléans et Galveston.

Mobile (Alabama, 30,000 h.), sur une baie large et sûre, à l'embouchure de la Mobile et de l'Alabama, est un des grands marchés du coton ; sa navigation s'élevait, en 1860, à 1,200 bâtiments et 355,000 tonneaux, et ses exportations à près de 140 millions de francs, où le coton entre pour les neuf dixièmes.

La **Nouvelle-Orléans** (Louisiane, 175,000 h. en 1860), est située dans le delta marécageux du Mississipi, à 151 kil. de la mer, sur la rive gauche du fleuve ; marché des cotons, des sucres, des tabacs, des céréales, que lui amène un vaste réseau de chemins de fer et le système du Mississipi avec son développement de plus de 25,000 kil. na-

vigables; capitale commerciale et politique du groupe méridional de la Confédération, rattachée par ses steamers et ses voiliers à tous les ports de l'Union, aux Antilles, au Mexique; à l'Europe par Southampton et Liverpool, la Nouvelle-Orléans est le New-York du Sud; son mouvement s'élevait à 2,500 navires et 2 millions de tonneaux (1860), le chiffre de ses échanges avec l'étranger à 626 millions, son effectif maritime à 235,000 tonneaux.

Galveston (Texas, 15,000 h.) dispute à trois ports secondaires : *Houston*, *Saluria* et *Point-Isabel* près de l'embouchure du Rio del Norte, le commerce toujours croissant du Texas. Tête de ligne des chemins de fer et des voies navigables de l'État, débouché de l'immigration, marché du coton, des céréales et du bétail, Galveston est en relations directes avec tout le littoral du golfe du Mexique, avec l'Angleterre, les villes hanséatiques, la France, en Europe; et le mouvement de l'intercourse, qui n'était pas de 500 tonneaux en 1861, dépassait 23,000 en 1859-60.

Le mouvement total de l'intercourse des États-Unis avec l'étranger, qui ne dépassait pas en 1847, 28,600 navires et 6,700,000 tonneaux, s'élevait en 1860, dernière année normale, à 42,000 navires et 15 millions de tonneaux.

L'effectif maritime était à la même époque de 5,270,000 tonneaux, dont 1 million pour la marine à vapeur, chiffre supérieur même à celui de l'Angleterre.

VOIES DE COMMUNICATION.

Les communications intérieures des États-Unis n'offrent qu'un intérêt secondaire aux Européens et en particulier à la France; cependant ce merveilleux ensemble de voies de communication est lié d'une manière si intime à la prospérité commerciale et à la grandeur de l'Union, qu'il est indispensable d'y jeter au moins un coup d'œil rapide.

Voies navigables. Les voies navigables des États-Unis peuvent se ramener à deux grands systèmes.

1° *Celui* **des lacs** *Supérieur*, *Huron*, *Michigan*, *Erié*, *Ontario*, sorte de mer intérieure, qui borde sur une éten-

due de 3,000 kilomètres la frontière de États-Unis, et que sillonnent des milliers de navires jaugeant en moyenne dix millions de tonneaux.

Rochester et *Oswego* (New-York), sur le lac Ontario; *Buffalo* (100,000 h. New-York); *Cleveland* (65,000 h. Ohio); *Toledo* (25,000 h.) sur le lac Érié; *Détroit*, sur le lac Saint-Clair (100,000 h. Michigan); *Chicago* (120,000 h. Illinois), sur le lac Michigan; *Sault-Sainte-Marie*, à l'entrée du lac Supérieur, servent de débouchés au commerce des céréales, des bois, des viandes salées, des métaux, et comptent parmi les premières cités commerçantes de l'Union.

2° **Le système du Mississipi**, qui compte avec ses affluents un développement de 25,000 kilomètres navigables, a pour débouché la Nouvelle-Orléans; pour principales stations *Memphis* (Tennessée), *Cairo* (Ohio), *Saint-Paul* (Minnesota) et pour centre **Saint-Louis** (Missouri, 200,000 h.); l'entrepôt des céréales, des métaux et des pelleteries de l'Ouest, le point de départ des routes de terre vers la Californie, le débouché de la navigation du Missouri, le point intermédiaire entre les lacs et le golfe du Mexique, entre l'Atlantique et le grand Océan. Plus de 600 vapeurs, sans compter d'innombrables embarcations à voiles ou à rames, sillonnent sans cesse le Mississipi, et remontent ses affluents, à droite la *Rivière rouge*, l'*Arkansas*, le *Missouri* (3,300 kil.); à gauche l'*Illinois*, le *Wisconsin*, l'*Ohio* (1,500 kil.), avec ses ports florissants de *Louisville* (Kentucky, 80,000 h.), de *Cincinnati* (Ohio), de *Pittsbourg* (Pensylvanie).

Plus de 7,000 kilomètres de canaux complètent ce vaste système de navigation intérieure et réunissent les grands Lacs à l'Atlantique par New-York (*canal de l'Érié*, 580 kil.) et par Philadelphie (*canal d'Érié et canal Pensylvanien*); au Mississipi par l'Ohio et par l'Illinois.

Routes de terre. — Sur beaucoup de points des États-Unis, les chemins de fer ont précédé les routes, et presque partout ils les ont remplacées. Les routes les plus importantes sont aujourd'hui celles qui se dirigent vers l'ouest et qui rattachent le versant de l'Atlantique à celui du

Pacifique par le Mexique et la Californie. **Saint-Louis** est le centre du réseau : c'est de là que part la route de poste de San Francisco, par la vallée de la Nébraska, et la Passe de Sud dans les montagnes Rocheuses ; et celle de Mexico par le Kansas et le Nouveau-Mexique, dont la capitale *Santa-Fé* a été longtemps la principale station des émigrants qui se dirigeaient vers la Californie, en venant du Texas ou du Mexique oriental.

Chemins de fer. — Le réseau des chemins de fer de l'Union, exploité par de nombreuses compagnies, et construit avec une rapidité qui tiendrait du prodige, si l'on ne sacrifiait parfois à cette considération dominante, les conditions les plus élémentaires de sécurité, compte aujourd'hui 64,000 kilomètres exploités et 18,000 en construction, et rattache entre eux tous les centres de quelque importance ; mais les chemins de fer n'ont pas encore franchi les montagnes Rocheuses et réuni New-York à San Francisco, le New-York du Pacifique.

Lignes télégraphiques. — Le réseau télégraphique était en 1863 de 100,000 kilomètres, et rayonnait sur le Canada, la Californie et le Mexique, à travers tout le territoire des États-Unis. Le télégraphe transatlantique établit aujourd'hui entre New-York et l'Europe une communication presque instantanée ; le télégraphe transcontinental par la Colombie anglaise, l'Amérique Russe et la Sibérie est en voie d'exécution, et doit rattacher New-York à Londres par un câble de 42,600 kil. dont 38,140 achevés.

COMMERCE INTÉRIEUR ET EXTÉRIEUR.

Le commerce intérieur des Etats-Unis peut s'apprécier par la multiplicité des voies de communication, l'accroissement prodigieux de la population, le développement de la richesse publique, dont un seul exemple, qui n'est pas unique dans la Confédération, peut donner une idée. En 1845, la valeur de la propriété mobilière, à Chicago, s'élevait à 791,851 dollars, celle de la propriété immo-

bilière à 2,273,171 dollars. En 1854, la première était évaluée à 5,401,495 dollars, la seconde à 18,791,744!

Quant à leur commerce extérieur, qui sous l'influence de la guerre civile s'est abaissé, en 1864, à 583 millions de dollars (3,069,500,000 fr.), il s'élevait en 1860 à 762 millions de dollars (4,000,500,000 fr.), sans y comprendre le numéraire et les métaux précieux ; et à 4 milliards 380 millions, numéraire compris.

L'*Angleterre* figurait au premier rang, pour 1 milliard 780 millions, dont 740 millions à l'importation.

La France pour 620 millions (365 à l'importation); l'Amérique anglaise pour 275 millions; les villes Hanséatiques pour 200; le Brésil pour 180, Cuba pour 150, la Chine pour 126 ; les Indes orientales anglaises pour 95, la Belgique pour 90.

Exportations. — Les exportations s'élevaient à 2 milliards 250 millions : *les cotons* y figuraient pour un poids de 500 millions de kilog. et une valeur de 800 millions de francs, exportés par *balles* de 180 kilog. en moyenne, pour l'Angleterre, la France, l'Allemagne, etc.

Puis viennent les *grains*, les *farines* et les *riz* de New-York, de la Nouvelle-Orléans, de Charleston, de Chicago, destinés surtout à l'Angleterre, aux Antilles, à l'Amérique du Sud, etc...

Les *tabacs* expédiés par New-York, Baltimore, etc... par *boucauts* de 360 kilogrammes, pour l'Angleterre, la France et l'Allemagne :

Les *bois* exportés par New-York, Boston, Charleston, etc. pour l'Angleterre et ses colonies, et pour la France :

Les *peaux et les fourrures*, qui se dirigent presque exclusivement sur Londres :

Les *bestiaux et les viandes* salées achetés par l'Angleterre, par les colonies espagnoles d'Amérique et le Canada :

Les *potasses*, qui s'exportent dans toute l'Europe :

Les *graisses* de toute sorte expédiées en Europe et surtout en France et en Angleterre :

Les *produits de la pêche* exportés en Angleterre, en Allemagne et en France :

Les *métaux précieux*, qui se dirigent sur Londres, le Havre et Hambourg :

Les *métaux bruts* : cuivres, fers, etc... à destination de la France ou des colonies espagnoles :

Les *huiles de pétrole*, que New-York, Philadelphie et Boston envoient en Angleterre, en Belgique et en France.

Les *objets manufacturés*, dont la valeur à l'exportation ne dépasse pas 60 à 70 millions, se bornent aux tissus de coton vendus en Chine, au Japon, et même dans l'Amérique du Sud, et aux métaux travaillés, aux machines, aux mécaniques, que les États-Unis expédient au monde entier.

Parmi ces divers produits, ceux qui représentent la presque totalité de nos échanges avec les États-Unis, sont les cotons, les métaux précieux, les tabacs, les graisses, les produits de la pêche, les bois, les peaux brutes, le riz et les métaux bruts ou travaillés (260 à 280 millions).

Importation. — L'*importation* s'élevait en 1860 à près de 1,800 millions :

Les *tissus de coton*, de lin et de laine, fournis par l'Angleterre, la Belgique, la France, le Zollverein ; les *soieries* françaises et belges, représentaient une valeur d'environ 600 millions.

Les *sucres* du Brésil, des Antilles, etc... venaient au second rang pour une valeur de 370 millions.

Les *fers*, le plomb, et autres métaux bruts ou travaillés, occupaient la troisième place avec une valeur de 100 millions environ.

Viennent ensuite, dans l'ordre d'importance, les laines de France, d'Angleterre et des colonies anglaises; les vins français et espagnols ; les cafés de l'Amérique du Sud, et des Indes; les thés de la Chine, et du Japon; les peaux brutes de l'Amérique du Sud, les peaux ouvrées de France et d'Angleterre; la verrerie belge, anglaise et française, la poterie d'Angleterre et de France ; les fruits frais ou conservés, d'Espagne, de France et de Turquie; les huiles de palmes de la côte d'Afrique, les sels français et anglais. Nos soieries, nos vins, nos laines et nos lainages, notre

verrerie, et nos articles parisiens sont les principaux objets de notre exportation.

Réexportation. — Bien que les produits du sol et de l'industrie des États-Unis, et les objets destinés à la consommation intérieure, tiennent dans le mouvement de leurs échanges la place la plus large, le commerce de transit et de réexportation n'est pas sans importance. New-York et la Nouvelle-Orléans réexportent en Europe et dans les colonies anglaises de la Nouvelle-Bretagne les cafés, les sucres, les bois de teinture de l'Amérique du Sud et des Antilles, les laines d'Australie, et répandent dans toute l'Amérique les produits européens entassés dans leurs vastes entrepôts.

INSTITUTIONS COMMERCIALES.

Caractère national. — Nous avons déjà indiqué les traits dominants du caractère national, si toutefois on a le droit d'assigner un caractère déterminé à un peuple qui est pour ainsi dire le résumé de tous les autres, et qui n'a pas eu le temps de rapprocher et de fondre les éléments si divers qui concourent à sa formation. A côté de la race Anglo-Saxonne, dont la langue et l'esprit dominent aux États-Unis, les Celtes Irlandais, les Allemands sont répandus sur tout le territoire; les Français et les Espagnols ont peuplé quelques régions du Sud; enfin les Chinois en Californie, les nègres dans les États méridionaux, sont venus mêler au sang européen celui des races de l'Asie et de l'Afrique, et chaque année une immigration de plus de 200,000 Irlandais, Allemands ou Anglais renouvelle et accroît la population. Quel peuple nouveau sortira de cette fusion universelle des races de l'ancien monde? quelles seront les conséquences de l'émancipation des nègres, et de la substitution du travail libre au travail de l'esclave, dans les pays producteurs du Sud? la société américaine pourra-t-elle conserver son organisation actuelle, quand la terre qui s'étend aujourd'hui libre et inoccupée commencera à lui manquer? Ce sont autant de problèmes que l'avenir seul peut résoudre, mais

dontla solution, quelle qu'elle soit, ne saurait arrêter le développement d'une prospérité commerciale sans exemple dans l'histoire.

Compagnies de Commerce. — La constitution même de la société américaine, la nature du gouvernement, les habitudes d'indépendance absolue du citoyen américain, ont développé d'une manière exceptionnelle la hardiesse et l'intelligence commerciale chez l'individu et chez les associations auxquelles se prête si bien l'organisation politique et sociale des États-Unis.

La main de l'État n'apparaît nulle part: *Compagnies de transports maritimes* à voiles et à vapeur, qui comptent à New-York seulement 72 lignes plus ou moins régulières, et dont quelques-unes, la *Compagnie du Pacifique,* celle de *New-York à San Francisco*, celle de l'*Atlantique* et du *Mississipi*, de New-York à la Nouvelle-Orléans, Saint-Louis et Louisville; celles des *Antilles*, du *Brésil*, etc... peuvent le disputer aux plus puissantes compagnies anglaises: Compagnies de Canaux et de Chemins de fer multipliées jusqu'à l'excès; Compagnies d'assurances de toute espèce; Compagnies d'exploitation agricole, industrielle et minérale, se constituent sur tous les points de l'Union avec une liberté absolue, qui, si elle n'offre pas toujours les garanties de solidité présentées par nos grandes compagnies européennes, exalte du moins au plus haut point le génie du commerce, de la concurrence et de la spéculation.

Institutions de crédit. — Les *institutions de crédit* sont fondées également sur le système de la liberté des banques, et de la liberté d'émission des billets. New-York est le grand marché financier de l'Union; sur les 1,500 banques au capital de 2 milliards 200 millions qui existaient aux États-Unis en 1860, New-York en possédait 301 au capital de 600 millions, et c'est à New-York qu'est le siége de l'agence centrale nommée comme à Londres *Clearing House*, et chargée de la liquidation de presque tous les comptes de la Confédération américaine. Cependant des désastres récents et multipliés ont conduit le gouvernement américain à la création de nouvelles banques, les

banques nationales, garanties et surveillées par l'État, et investies de véritables priviléges, qui finiront par supprimer la circulation des billets des banques particulières.

Régime douanier. — Si le commerce et l'industrie jouissent à l'intérieur de la plus complète liberté, il n'en est pas de même du régime douanier et de la législation internationale. La Confédération qui voit à la fois dans les douanes un instrument de protection pour l'industrie nationale, et la source presque unique des revenus fédéraux, a maintenu des tarifs très-élevés qui pèsent sur la plupart des produits étrangers : sucres, tissus, spiritueux, fer en barres ou travaillé, ouvrages en peau et en cuir, etc... L'accroissement énorme de la dette publique par les dépenses de la dernière guerre (20 milliards), laisse peu d'espoir que les États-Unis se décident à entrer prochainement dans une voie plus libérale.

Des traités de commerce règlent les relations des États-Unis avec les puissances de l'Europe, de l'Asie et de l'Amérique, et des consuls européens résident dans tous les centres importants. La France y est représentée par un ministre et 18 agents consulaires.

Poids. Mesures et monnaies. — Les poids et mesures des États-Unis sont les mêmes qu'en Angleterre : mais le système métrique est facultatif depuis 1866.

L'unité monétaire est le *dollar* (5 fr. 33 à 40 c.) : la monnaie d'or est la seule légale, les monnaies d'argent ne circulent que comme appoint.

Les monnaies espagnoles, françaises et anglaises ont cours facultatif.

Les monnaies les plus usitées sont :

Monnaies d'or.	Le double aigle	= 20 dol.	= 106 f.	60
	L'aigle	= 10 »	= 53	30
	Le demi-aigle	= 5 »	= 26	65
	Le dollar	= » »	= 5	33
Monnaies d'argent.	Le dollar	= » »	= 5 fr.	33
	Le demi, le quart et le dixième de dollar.			
Alliage.	Le cent		= 0 fr.	053

ROUTES DE L'AMÉRIQUE DU NORD PAR L'OCÉAN ATLANTIQUE (*Suite.*)

NOUVELLE-BRETAGNE.

Nouvelle-Bretagne. — A la grande route des États-Unis s'en rattache une autre, d'un intérêt secondaire au point de vue français, celle qui aboutit aux possessions anglaises de l'Amérique du Nord.

Sauf les pêcheries de Terre-Neuve qui attirent chaque année plus de 900 navires français jaugeant 100,000 tonneaux, la France entretient peu de relations directes avec cette terre, à demi française cependant, et qui n'a pas oublié la mère-patrie dont elle garde encore la langue et les traditions.

Bornes. Superficie. Population. Divisions.—L'Amérique anglaise du Nord ou Nouvelle-Bretagne, située entre 71° et 42° lat. N., 55° et 135° long. O. est bornée au nord par l'Océan Glacial et la mer d'Hudson, à l'est par l'Atlantique, au sud par les États-Unis, à l'ouest par l'Amérique russe et l'Océan Pacifique. On évalue sa superficie à 8 millions de kilomètres carrés, et la population totale à 4,100,000 habitants dont 360,000 Indiens et 3,740,000 d'origine européenne. Cet immense territoire peut se diviser en trois régions distinctes; à l'**ouest** entre l'Océan Pacifique et les montagnes Rocheuses, la *Colombie anglaise* et l'île Vancouver (49 millions d'hectares, 80,000 habitants), sans communications par terre avec le versant de l'Atlantique, et qui se rattache naturellement aux routes maritimes de l'Océan Pacifique.

Au **nord**, entre l'Océan Glacial, la mer d'Hudson, l'Atlantique, le Canada, le Territoire de la Rivière Rouge et les montagnes Rocheuses, s'étendent les vastes possessions de la *Compagnie de la baie d'Hudson* dont le privilége a été renouvelé jusqu'en 1865, et qui fut fondée en 1670 pour le commerce des pelleteries.

C'est une contrée stérile, glacée, couverte de lacs et de forêts impénétrables, arrosée par le Mackensie, tributaire

de l'Océan Glacial, et par le Saskatchawan qui sort des montagnes Rocheuses, forme le lac Winnipeg, et se jette dans la mer d'Hudson sous le nom de Nelson et de Severn. Les Indiens Chippeways et Knistineaux, les tribus d'Esquimaux, les agents et les chasseurs de la Compagnie parcourent seuls ces espaces désolés. Des forts semés de distance en distance servent de stations et de magasins d'approvisionnement. Les établissements les plus importants sont ceux du Maine occidental, *Albany*, *Fort-York, Churchill* sur la mer d'Hudson, et dans la presqu'île marécageuse et stérile du Labrador, *Nain* qui sert de station aux baleiniers. Les fourrures, la glace, quelques chargements de bois, seuls produits de ces contrées, s'expédient directement en Europe par les ports de la mer d'Hudson.

La troisième division comprend les sept provinces qui s'administrent par elles-mêmes sous la haute surveillance d'un gouverneur général anglais, et qui songent aujourd'hui à former une confédération, encouragée par la métropole ; ce sont :

1° L'île sablonneuse de *Terre-Neuve* (133,300 kil. car. et 137,800 h.), c. Saint-Jean.

2° L'île du *Prince-Édouard*, moins froide et plus fertile que Terre-Neuve (6,000 kil. car. 86,000 h.), c. Charlotte-Town.

3° La presqu'île de la *Nouvelle-Écosse* (Acadie) avec son annexe l'île du *cap Breton*, riche en forêts, en mines, en prairies (5 millions d'hectares, 349,000 h.), c. Halifax.

4° Le *Nouveau-Brunswick*, vaste forêt arrosée par la rivière Saint-Jean (86,000 kil. car. 272,780 h.), c. Fredericktown.

5° Le *Bas Canada*, terre française par les souvenirs, la langue et la population, l'une des plus riches de l'Amérique du Nord (1,220,000 h.), c. Québec.

6° Le *Haut Canada*, moins vaste mais plus fertile et plus peuplé que le Bas Canada (1,563,000 h.), c. Ottowa.

7° Le Territoire de la *Rivière Rouge*, vaste prairie arrosée par la rivière Rouge, l'Assiniboine et les affluents du lac Winnipeg, baignée au Sud par le lac Supérieur, et

destinée à devenir le lien entre le Canada et la Colombie anglaise (65,000 h. dont 10,000 blancs), v. p. Fort Garry.

Du gouvernement de la Nouvelle-Bretagne dépend l'Archipel des *Bermudes* situé dans l'Atlantique par le 32° de latitude nord et le 67° de longitude ouest, sur la route des Antilles et rattaché à Halifax par un service de vapeurs qui se prolonge jusqu'à Saint-Thomas. Le sol est fertile, riche en bois de construction, en pommes de terre, en légumes : le mouvement des ports *Saint-Georges*, *Hamilton*, etc... était de 385 navires (70,000 tonneaux) en 1862, et celui des échanges qui ont lieu avec les États-Unis, la Nouvelle-Bretagne, les Antilles et l'Angleterre de 3,500,000 francs. La population ne dépasse pas 15,000 hab. pour une superficie de 50 kil. car. Ces îles pourvues de ressources exeptionnelles pour le radoub des navires, offrent une précieuse station entre les Antilles et l'Europe, et sont l'un des arsenaux maritimes de l'Angleterre dans l'Atlantique.

Climat.— Le climat, malgré la rigueur des hivers, est un des plus salubres de l'Amérique, et un des plus favorables aux races européennes : le sol, malgré ses lacs, ses forêts et ses montagnes, est d'une fertilité qui ne le cède pas à celle des États-Unis, et qui s'accroît tous les jours par les défrichements et les efforts d'une des races agricoles les plus intelligentes et les plus laborieuses du monde, les Franco-Canadiens.

Production agricole. — Les céréales mûrissent jusqu'au 52° degré de latitude, et dépassent de 8 millions d'hectolitres les besoins de la consommation : la pomme de terre, le houblon, les arbres fruitiers du nord de l'Europe, sont cultivés dans toute la région du Saint-Laurent : les plantes textiles, le lin et le chanvre, les plantes oléagineuses dont la culture est moins développée, réussissent jusqu'au 51° degré. Des forêts immenses de chênes, de pins, de hêtres, d'érables fournissent des bois de construction sans rivaux en Amérique ; les prairies nourrissent de nombreux bestiaux, des chevaux, des moutons qui sont une des richesses de l'Amérique anglaise.

Production minérale. Pêcheries. — Jusqu'ici l'on n'a pas découvert de mines de houille au Canada, mais la Nouvelle-Écosse possède des gisements considérables qui s'étendent dans le Nouveau-Brunswick, l'île du cap Breton et Terre-Neuve. Le fer et le cuivre se rencontrent en abondance dans la région des lacs et dans la Nouvelle-Écosse ; l'or dans le Bas Canada, sur les bords du Saint-François : l'huile de pétrole dans tout le Canada occidental ; mais après ses forêts, la plus grande ressource de l'Amérique anglaise ce sont ses admirables pêcheries. La pêche de la morue sur les bancs de Terre-Neuve, occupe chaque année plus de 50,000 matelots et de 1,800 navires anglais, américains, français : le produit moyen pour la pêche anglaise seulement, est de 22 millions de francs : la pêche du Saint-Laurent et celle des lacs, sans égaler celle de Terre-Neuve, surpasse les plus riches pêcheries d'Europe.

Industrie. — L'industrie, favorisée par d'innombrables chutes d'eau, par l'abondance du combustible minéral et végétal, par les produits des mines et des forêts, se développe rapidement. Les scieries mécaniques se multiplient sur tous les cours d'eau. Les chantiers de construction, de Québec, de Saint-John, d'Halifax, de l'île du Prince-Édouard, de Toronto, rivalisent avec ceux de l'Angleterre : l'ébénisterie et la carrosserie de Québec et de Toronto, les forges et les fonderies de Saint-Maurice, de Radnor, de Trois-Rivières, d'Ottowa ; la tannerie, la chapellerie, les fonderies de suif peuvent figurer avec honneur à côté des industries européennes.

Routes maritimes. Principaux ports. — La situation de la Nouvelle-Bretagne, qui touche aux États-Unis par les Grands Lacs, à l'Europe par l'Atlantique, à l'Asie par l'Océan Pacifique ; le vaste développement de ses côtes, son étendue, ses richesses naturelles lui préparent un avenir qui rappellera peut-être les prodiges accomplis en un siècle par les États-Unis.

Tout le mouvement maritime de la côte de l'Atlantique est concentré dans ce vaste golfe formé par les bouches du

Saint-Laurent et défendu par le banc et l'île de Terre-Neuve, dont les quatre principaux ports, Saint-Jean, Port-de-Grâce, Cap Breton et la Poile avaient reçu, en 1861, 1,421 navires.

Trois grands ports se partagent le commerce de la Nouvelle-Bretagne par l'Atlantique : **Halifax** (50,000 h.), capitale de la Nouvelle-Écosse, l'un des havres les plus sûrs de l'Amérique du Nord, rattaché à Liverpool, à Boston et à New-York par les services du *British and North american royal mail;* à Saint-Jean de Terre-Neuve et à Saint-Thomas (Antilles), avec escale aux Bermudes par deux compagnies locales; à Québec par un chemin de fer; le principal marché de la Nouvelle-Bretagne pour les marchandises importées des États-Unis, des Antilles et d'Europe, le débouché des huiles de poisson, des poissons salés, des fourrures, des houilles, des bois de construction, etc... Le mouvement du port dépasse 2,200 navires et 500,000 tonneaux.

Québec (70,000 h.), sur le Saint-Laurent, à 547 kil. de son embouchure, est le chef-lieu du bas Canada, et l'un des ports les plus vastes et les plus profonds de la côte anglaise d'Amérique; mais la navigation est interrompue par les glaces du mois de décembre au mois d'avril. Il sert de débouché aux produits des mines, des forêts, des pêcheries, aux blés et aux fourrures; des services réguliers le rattachent à Liverpool, à Glasgow, à Boston, à New-York, et à tous les ports du Saint-Laurent et des Lacs; le mouvement de la navigation s'élevait, en 1861, à 2,400 navires et 1,250,000 tonneaux, presque tous sous pavillon anglais.

Montréal (125,000 h.), sur le Saint-Laurent, à 258 kil. de Québec, est l'entrepôt de l'immense commerce des grands Lacs, le centre des chemins de fer canadiens, le point où vient aboutir la ligne de Glasgow et de Liverpool au Saint-Laurent, et l'une des grandes villes manufacturières de l'Amérique anglaise. Le mouvement de la navigation s'élevait, en 1860, à 5[illegible] navires et 200,000 tonneaux.

Les ports de *Saint-John*, dans le Nouveau-Brunswick,

de *Charlotte-Town* et de *Georges-Town*, dans l'île du Prince Édouard; de *New-Liverpool*, sur la rive droite du Saint-Laurent, en face de Québec; de *Trois-Rivières*, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Saint-Maurice, à 110 kil. de Québec, prennent une part assez active au mouvement général de la navigation.

Voies navigables. La nature a donné au Canada la plus belle voie de navigation intérieure qui existe dans le monde, le Saint-Laurent et les grands lacs, cette mer d'eau douce qui sépare les États-Unis des possessions anglaises, et dont les ports peuvent rivaliser avec ceux de l'Océan. Sur le lac Supérieur, dont les rives couvertes de forêts ne sont parcourues que par les émigrants qui se dirigent vers la Rivière-Rouge, pionniers de la civilisation européenne, il n'existe encore que de rares stations. Le lac Huron a déjà des ports fréquentés; mais l'Érié et l'Ontario, réunis par le Niagara, sont sillonnés par d'innombrables navires à voiles et à vapeur, qui transportent aux États-Unis les émigrants d'Europe venus par la voie de Québec, ou qui emportent à Montréal, quelquefois même jusqu'en Angleterre, les blés et les métaux du Michigan, de l'Illinois, de l'Indiana, de l'Ohio, et les marchandises de toute nature entassées dans les gigantesques entrepôts de Chicago, de Buffalo et des grandes villes américaines.

Les ports d'*Amherts-burgh*, de *Dover*, de *Sherbroake*, sur le lac Érié; ceux d'*Hamilton*, de *Niagara* et surtout de *Toronto*, ancien chef-lieu du haut Canada (70,000 h.), sur le lac Ontario, le disputent à ceux de la rive américaine.

Cette navigation se prolonge par celle du Saint-Laurent avec ses ports de *Kingston* (20,000 h.), de Montréal et de Québec, et ses grands affluents navigables, le Saguenay, le Saint-Maurice, l'Ottowa, sur lequel est assise la future capitale de la Confédération canadienne, *Ottowa-City* (25,000 h.).

De nombreux travaux de canalisation complètent cet admirable système; le canal *Welland* tourne les chutes du Niagara, et unit le lac Ontario au lac Érié; le canal

Rideau rattache Ottowa à Kingston; enfin il est question d'unir le lac Supérieur à l'Ottowa par un canal direct qui abrégerait le trajet de 1,100 kilomètres.

Routes de terre et Chemins de fer. Les routes de terre ne sont encore que des sentiers de chasse, dans les vastes territoires qui s'étendent entre le haut Canada et les montagnes Rocheuses; mais sur les bords du Saint-Laurent et de l'Atlantique, elles se multiplient avec une prodigieuse rapidité : de nombreux chemins de fer, qui ont pour centre la ville de Montréal, rayonnent sur les deux rives du Saint-Laurent, à l'ouest vers Ottowa, Toronto et la frontière américaine; au nord et à l'est, vers Québec, Saint-John et Halifax; au sud vers les États américains de New-York et de Vermont, et desservent toutes les grandes villes de commerce et d'industrie.

De nombreuses lignes télégraphiques desservent tous les points du territoire, et rattachent Terre-Neuve au continent.

Commerce extérieur. — Le commerce extérieur de l'Amérique anglaise s'élevait, en 1863, à 721,604,603 fr., dont 370,657,665 fr. à l'importation. La Grande-Bretagne et les États-Unis absorbent la presque totalité du chiffre des échanges : la Hollande, les villes Hanséatiques, les États scandinaves et la France n'y figurent que pour des sommes peu considérables (3 millions à peine pour la France).

Le poisson séché et salé, les huiles de poisson et les huiles minérales, les bois de construction, la potasse, les céréales, les métaux, la houille, les pelleteries représentent presque toute l'exportation; les principaux articles importés d'Angleterre et des États-Unis sont les tissus, les machines, les ouvrages en métal, les vins et spiritueux, les denrées coloniales, les sucres, etc. Le transit des céréales venant des États-Unis par les grands lacs fournit à l'exportation canadienne une de ses plus importantes ressources.

Institutions commerciales. — Trois races ont contribué à peupler la Nouvelle-Bretagne, sans compter les

indigènes fatalement destinés à disparaître devant la civilisation : les Anglais, les Celtes-Irlandais et les Franco-Canadiens, qui ont conservé la langue, la religion, les souvenirs de leur ancienne patrie, et dont le nombre s'est élevé en moins d'un siècle de 65,000 à près d'un million. Sans cesse rajeunie par une émigration qui dépasse annuellement 12,000 âmes, la population de l'Amérique anglaise réunit toutes les aptitudes commerciales, agricoles, industrielles ; la vie indépendante et aventureuse du colon, du chasseur et du marin, les habitudes d'un gouvernement libre, et complétement affranchi de la tutelle de la métropole, l'exemple des État-Unis ont développé au plus haut point l'esprit d'association et l'initiative individuelle ; les compagnies de navigation, de chemins de fer, de canaux, les associations agricoles, minières, industrielles ; de nombreuses banques parmi lesquelles la Banque commerciale du Canada, ayant pour la plupart le droit d'émettre des billets ; des caisses d'épargnes et de prévoyance, des sociétés de crédit foncier, concourent largement à la prospérité du pays, et le progrès matériel ne fait pas négliger les intérêts moraux : en 1863, plus de 180,000 enfants et adultes fréquentaient les écoles dans la seule province du bas Canada.

Le régime douanier est moins libéral que celui de la métropole. Les droits sont assez élevés et entrent pour près de moitié dans les revenus de la colonie, qui dépassaient, en 1863, 65,745,000 fr. ; mais un grand nombre de matières premières sont exemptes.

Poids, mesures, monnaies. — Les poids, mesures et monnaies usités sont ceux de la métropole. Les monnaies de compte sont : le dollar = 1 fr. 376, et le cent = 0 fr. 0537 (1865).

Saint-Pierre et Miquelon. — (Voir la Géographie commerciale de la France, *Colonies françaises d'Amérique.*)

LIVRE VIII.

RÉSUMÉ.

CHAPITRE Ier.

LES GRANDES ROUTES DU COMMERCE.

Les routes d'autrefois. Le commerce Méditerranéen. — Ce sont les bords de la Méditerranée qui ont vu naître le commerce et la navigation, et se former toutes les grandes puissances commerçantes de l'antiquité : la Phénicie, la Grèce, Carthage et l'Égypte des Ptolémées et des Césars.

En Afrique, c'était à **Carthage** et à **Alexandrie** que les caravanes apportaient de l'intérieur, par les routes qu'elles suivent encore aujourd'hui, l'ivoire, l'encens, les aromates, les pierres précieuses.

Constantinople, Trébizonde, Smyrne étaient les entrepôts et les débouchés du commerce de l'Asie Mineure et de l'Asie centrale. Les soieries de la Chine, les bois précieux et les tapis de la Perse, leur arrivaient par les mêmes routes que sillonnent encore les caravanes chinoises, persanes et boukhariotes. Quant au commerce de l'Inde, il venait aboutir aux *ports de Syrie*, par la navigation du golfe Persique, celle de l'Euphrate, et les caravanes de *Palmyre;* et surtout à **Alexandrie** par les navires arabes de la mer Rouge, et par le canal des Pharaons et des Ptolémées qui unissait le Nil au golfe de Suez (*Arsinoé*).

Les routes du commerce changèrent peu au Moyen Age. La Méditerranée resta le centre de l'activité com-

merciale : les Arabes, devenus les maîtres du littoral asiatique et africain, furent plus que jamais les intermédiaires du commerce avec les Indes et la haute Asie ; l'Empire grec, l'Italie, avec ses grandes républiques **Venise, Gênes, Pise**, conservèrent le monopole des relations avec l'Afrique et l'Orient.

La Baltique et le Danube. — Cependant, dans l'Europe septentrionale, sur les bords de cette Méditerranée du Nord, inconnue aux anciens, la Baltique, et sur tout le littoral germanique s'était organisée une ligue puissante, celle des villes Hanséatiques, **Lubeck, Dantzig, Riga, Hambourg, Brême**, etc., qui avait réussi à attirer à elle, par les caravanes de la Russie, une partie du commerce de l'Orient, et qui avait fait de **Novogorod** la Grande, l'entrepôt des fourrures et de l'or de la Sibérie.

Le Danube, avec ses riches cités, **Passau, Ratisbonne**, etc., était devenu l'une des routes du commerce avec Constantinople et la mer Noire : et la ligue de Souabe le disputait à la ligue Hanséatique.

Les découvertes du XVe siècle. — Les grandes explorations maritimes de la fin du xve siècle vinrent bouleverser toute l'économie commerciale du moyen âge. La découverte de l'Amérique (1492), celle de la route des Indes et de l'extrême Orient par le cap de Bonne-Espérance (1497) ; celle du détroit de Magellan (1520) et du cap Horn (1616), réduisirent à un rôle secondaire le commerce de la Méditerranée : les peuples de l'Océan, le Portugal, l'Espagne, et plus tard, l'Angleterre, la France, la Hollande, devinrent tour à tour les maîtres de la mer et les rois du commerce, et portèrent jusqu'aux extrémités du globe, la puissance, les langues, et les idées de l'Europe.

Révolution moderne. Chemins de fer. — Notre siècle voit s'accomplir une révolution non moins profonde dans les routes et dans les habitudes du commerce.

Les chemins de fer ont modifié toutes les conditions des transports par terre. En rapprochant les distances et en diminuant les frais, ils ont transformé tous les grands

marchés en foires permanentes, qui suppriment peu à peu les anciennes foires locales et périodiques : ils confondent les intérêts, ils font tomber les barrières des douanes, ils préparent l'union commerciale de l'Europe déjà couverte d'un réseau de plus de 64,000 kilomètres. (Voir plus haut pages 5, 6 et 7, les grandes lignes de chemins de fer européens.)

Routes maritimes. — La révolution n'est pas moins importante dans la navigation et dans les routes maritimes que dans les transports par terre. Trois causes ont surtout contribué à la produire et à la développer :

1° L'étude des courants maritimes et atmosphériques qui tracent les routes de l'Océan, comme les vallées, et les défilés tracent celles du continent.

2° Le progrès de la navigation à vapeur.

3° Le percement des isthmes, inauguré par le canal de Suez.

LES COURANTS ET LES VENTS.

Sur mer comme sur terre, les routes ne sont pas arbitraires : la nature les a tracées d'avance, et leur direction devient plus sûre et plus constante à mesure que l'on connaît mieux les lois de la physique du globe; — elles sont déterminées surtout par deux grands phénomènes physiques : les courants maritimes et les courants atmosphériques.

La masse des mers est entraînée par un double mouvement, des pôles vers l'équateur, et d'Orient en Occident. On donne le nom de *courant polaire boréal et austral* aux eaux froides qui se précipitent des pôles vers l'équateur, et celui de *courant équatorial* aux eaux chaudes des mers tropicales que l'action des courants polaires et de la rotation terrestre refoule d'Orient en Occident. Tous les courants secondaires peuvent se ramener à ces deux grands mouvements de l'Océan, et sont déterminés par des causes locales, surtout par la forme et par la position des terres qui en modifient profondément la direction primitive.

Au double courant des mers correspondent, dans l'atmosphère, des courants analogues : les *vents polaires* et les *vents alizés*, plus inconstants encore que les courants maritimes, et plus sujets à mille perturbations locales qui en altèrent la régularité.

1° OCÉAN ATLANTIQUE.

L'Océan Atlantique qui forme la Méditerranée, ce grand lac maritime où les courants n'ont qu'une influence secondaire, est de toutes les mers la plus fréquentée et la plus importante au point de vue commercial. Les peuples qui bordent ses rivages sont les plus civilisés du globe ; les contrées qu'il baigne ont à la fois les richesses naturelles, et les richesses acquises par la supériorité de l'intelligence et du travail. C'est le trait d'union entre l'Europe et l'Amérique : c'est pour longtemps encore la grande route du commerce européen vers l'Océanie et l'Amérique occidentale, par le cap Horn et le détroit de Magellan, en attendant que l'ouverture de l'isthme de Panama supprime le cap Horn, comme le percement de l'isthme de Suez va supprimer le cap de Bonne-Espérance.

De tous les courants de l'Atlantique, le mieux connu est le **courant équatorial**, qui règne entre 30° lat. N. et 10° lat. S., depuis le *golfe de Guinée* jusqu'au *cap Saint-Roch*, sur les côtes du Brésil.

Brisé par le continent, il se divise en deux branches, l'une qui descend vers le Sud jusqu'au détroit de Magellan, l'autre qui remonte au Nord-Ouest, longe les rivages du Brésil, des Guyanes, de la Colombie, se précipite à travers les étroits canaux des Antilles, et va se briser pour la seconde fois sur la côte du *Honduras* et du *Yucatan*. Repoussé par cet obstacle et par les côtes de l'Amérique septentrionale, le courant, qui prend en entrant dans le golfe du Mexique le nom de **Gulf-Stream** (courant du golfe), s'incline au nord-est, s'engouffre avec une vitesse de deux mètres par seconde dans le *canal de Bahama*, puis

remonte vers le nord en suivant la côte des États-Unis. A mesure qu'il s'éloigne, sa largeur augmente (60 kil. par 25° lat. N., 160 kil. par 36°; 320 kil. par 41°) : sa vitesse diminue (par 25° lat. N. 1 kil. en 8 minutes, par 36° 1 kil. en 1 heure 35 minutes) : sa température s'abaisse (20 + par 36° lat. N., 18 + par 41°). Enfin brisé une dernière fois par les *bancs de Terre-Neuve*, refoulé par l'action des courants polaires, il s'incline vers l'est, et se perd peu à peu entre l'Irlande et les Açores; mais les dernières ondulations de ce grand fleuve maritime se prolongent jusque sur les côtes de Norwége et d'Islande, où ses eaux conservent assez de chaleur pour adoucir le climat de ces hautes latitudes.

Les **courants polaires du Nord** ne descendent sur les côtes de l'Amérique septentrionale que jusqu'à la hauteur de Boston, où ils sont arrêtés par le Gulf-Stream et les bas-fonds. Sur les côtes d'Europe, ils longent la Norwége, se déploient dans la mer du Nord, enveloppent la Grande-Bretagne, rasent les côtes de France et d'Espagne, et se prolongent en Afrique jusqu'au golfe de Guinée. Un phénomène analogue, qui se reproduit du reste dans l'Océan Indien et dans l'Océan Pacifique, s'observe pour les **courants polaires du Sud**. Sur les côtes d'Amérique, la branche méridionale du courant de l'Équateur les repousse vers l'est, tandis que sur les côtes d'Afrique ils remontent librement vers le golfe de Guinée, où leur rencontre avec le courant boréal contribue à rendre si difficiles les abords de cette côte, et à déterminer le mouvement vers l'est du courant de l'Équateur.

Les **vents alizés** qui soufflent de l'est à l'ouest, dans le sens des courants de l'Équateur, règnent dans l'Atlantique entre 32° lat. N. et 30° lat. S.; du 30° au 60° degré règnent les vents variables; au-dessus du 60° les vents polaires.

La libre étendue de l'Atlantique, l'absence des bas-fonds si communs dans l'Océan Indien ou Pacifique, présentent à la navigation les conditions les plus favorables; cependant les terribles ouragans des Antilles et du golfe

de Guinée, les coups de vent du cap Horn et du cap de Bonne-Espérance, ne le cèdent guère aux cyclones de la mer des Indes, et aux trombes du Grand-Océan.

II. OCÉAN PACIFIQUE.

L'Océan Pacifique, entre l'Amérique à l'est, et l'Asie à l'ouest, communique par le détroit de Behring avec l'Océan Boréal, par le détroit de Magellan avec l'Océan Atlantique, et par le détroit de Malaka avec l'Océan Indien.

C'est la grande route du commerce entre l'Amérique et l'Asie, entre l'Europe, l'Océanie et l'Asie orientale. Parsemé d'îles, hérissé de bas-fonds, de chaînes volcaniques sous-marines, d'écueils madréporiques; soulevé par ces terribles trombes qui dévastent les côtes de la Chine et de la Malaisie, l'Océan Pacifique présente, malgré son nom, des dangers [d'autant plus redoutables que sa vaste étendue n'est encore qu'imparfaitement connue.

Le **courant équatorial** de l'est à l'ouest règne dans le Grand-Océan, entre 15° lat. S. et 20° lat. N. : il se dirige des côtes du Mexique et de la Colombie vers les îles Philippines et les îles de la Sonde, traçant au navigateur la route d'Amérique en Asie.

Brisé par les archipels de l'Océanie et le continent australien, divisé par les canaux étroits dans lesquels il s'engouffre, il va se perdre en partie dans l'Océan Indien par les détroits de *Torres*, de la *Sonde* et de *Malaka*, tandis que la masse principale se heurte contre les côtes d'Asie à la hauteur du golfe de Ton-Kin. Brisé par le continent, le courant se divise en deux branches : l'une descend vers le sud, l'autre remonte vers le nord, en longeant les côtes de la Chine et du Japon. Repoussée de nouveau par les bas-fonds des îles japonaises et l'action des courants polaires, cette branche septentrionale, connue sous le nom de **Courant-Noir** ou du **Japon**, s'incline vers le sud-est, et vient se perdre en décrivant un vaste demi-cercle sur les côtes de la Californie américaine, traçant ainsi la route d'Asie en Amérique.

Les **courants polaires du Nord** descendent dans le Grand Océan par le détroit de Behring, et se séparent en deux branches : l'une qui longe la côte de Sibérie et de Chine jusqu'au détroit de Corée, l'autre qui suit celle de l'Amérique du Nord jusqu'au Mexique.

Les **courants polaires du Sud** se perdent en partie dans l'immensité de l'Océan Pacifique ; mais, sur les côtes de l'Amérique méridionale, resserrés par l'obstacle que leur présente le continent, ils remontent vers le Nord sous le nom de **Courant de Humboldt,** et viennent se confondre au nord du Pérou avec les courants de l'Équateur.

Les *vents alizés*, plus inconstants que les courants, se font sentir entre 35° lat. S. et 40° lat. N.

III. OCÉAN INDIEN.

L'océan Indien n'est séparé de la Méditerranée que par l'isthme de Suez, qui s'ouvrira bientôt au commerce maritime ; il communique avec l'Océan Pacifique par les détroits de *Malaka,* de *la Sonde*, etc.

La forme du continent asiatique, les îles et les bas-fonds dont est semé l'Océan Indien, y modifient profondément la direction générale des courants, et surtout celle du courant équatorial.

Divisé par les canaux où il s'engage, repoussé vers le Nord par la direction des détroits et par l'action des courants polaires, le **courant équatorial,** au sortir du détroit de Malaka, remonte vers les côtes du Bengale, où il vient se briser en mille tourbillons capricieux. La direction régulière de l'est à l'ouest ne reparaît qu'à la hauteur de l'île Ceylan ; mais elle est presque aussitôt modifiée par les bas-fonds qui rejettent la masse du courant au sud-ouest vers Madagascar et les côtes de l'Afrique orientale, qu'elle vient frapper à la hauteur du *Cap Corrientes,* en Cafrerie, pour aller se perdre bientôt dans les mers Australes, au sud du cap de Bonne-Espérance.

Les **Courants polaires du Sud** glissent le long des

côtes occidentales de l'Australie et de l'archipel malais, et viennent à la hauteur du détroit de Malaka se confondre avec le courant équatorial, qu'ils contribuent à refouler vers le Nord.

Les courants atmosphériques de l'Océan Indien offrent, comme les courants maritimes, des perturbations qui s'expliquent par des causes locales.

Dans l'espace compris entre le 10me et le 35me parallèle sud, les **vents alizés** soufflent dans leur direction normale de l'est à l'ouest; mais au-dessus du 10me degré de latitude sud, et jusqu'aux extrémités de l'Océan Indien, règnent des courants périodiques, les **moussons** ou vents de semestre, qui soufflent du nord-est au sud-ouest pendant les mois d'hiver, d'octobre à février, et du sud-ouest au nord-est pendant les mois d'été, d'avril à septembre. Ce phénomène s'explique par les variations de température du continent asiatique, dont les vastes espaces, tour à tour brûlés par le soleil ou refroidis par les vents du Nord et les neiges qui couvrent le plateau central, produisent des courants atmosphériques variables avec les saisons, et assez puissants pour combattre et pour effacer l'influence des vents alizés.

L'Océan Indien est la grande route commerciale des Indes, de l'Océanie et de l'Asie orientale; et le percement de l'isthme de Suez y doublera le mouvement de la navigation, qui rivalise déjà avec celle de l'Atlantique et de la Méditerranée.

IV. OCÉAN GLACIAL ARCTIQUE.

L'Océan glacial arctique communique avec l'Océan Pacifique par le détroit de *Behring*, entre l'Amérique et l'Asie; avec l'Océan Atlantique par le détroit de *Davis* entre le Groenland et la terre de Cumberland, et par un bras de mer large de cinq cents lieues, entre la Norwége et les côtes orientales du Groenland. Les glaces fixes ne commencent que du 75° au 80° degré de latitude : les glaces flottantes descendent jusqu'au 50°.

La navigation commerciale est peu active dans les mers arctiques fréquentées surtout par les pêcheurs. Au seizième et au dix-septième siècle, les navigateurs anglais avaient nourri l'espoir de faire de l'océan Boréal une des grandes routes du commerce en tournant l'Amérique par le Nord pour redescendre sur les côtes d'Asie. Depuis longtemps, cet espoir s'est évanoui, et le fameux *passage Nord-Ouest* découvert par John Franklin en 1837, retrouvé par Mac Lure en 1850, n'est plus aujourd'hui qu'une curiosité scientifique sans utilité pratique pour la navigation.

Les vents et les courants polaires règnent sans partage dans ces hautes latitudes : ce sont eux qui poussent sur les côtes de l'Islande et du Spitzberg, les amas de bois flottants arrachés par les fleuves aux forêts d'Amérique et de Sibérie ; ce sont eux qui, brisés par les rochers de Norwége et s'engouffrant dans les canaux étroits qui séparent les îles semées sur ces côtes, y produisent de dangereux tourbillons, entre autres le célèbre Malstrœm.

V. OCÉAN GLACIAL ANTARCTIQUE.

L'Océan glacial antarctique communiquant par une immense ouverture avec l'Océan Pacifique, l'Océan Indien et l'Océan Atlantique, peut à peine être regardé comme une division particulière des mers. Les glaces fixes y commencent vers le 72e degré et bordent d'un rempart infranchissable les côtes du continent austral ; les glaces flottantes poussées par les vents et les courants du pôle, descendent jusqu'au 40e degré ; les navires baleiniers se risquent seuls dans ces mornes solitudes, dont les secrets plus intéressants pour la science que pour le commerce, n'ont été qu'à demi dévoilés par les explorations hardies de Balleny, de Ross, de Moore et de Dumont d'Urville.

Il est inutile d'insister sur l'importance des courants atmosphériques et maritimes au point de vue du Commerce. C'est cette force, inconnue alors, qui poussait Christophe Colomb vers l'Amérique, Magellan vers l'Asie, et qui aujourd'hui étudiée, réduite à des lois, presque mathé-

matiques, abrége les distances, et rapproche les peuples. En 1860, l'usage des cartes de l'Atlantique dressées par Maury, malgré des imperfections inévitables, procurait déjà au seul commerce des États-Unis une économie annuelle de 30 millions. C'est la traduction en chiffres éloquents du proverbe anglo-saxon : Le temps est de l'argent !

LA NAVIGATION A VAPEUR. LA NAVIGATION A VOILES.

En 1819, le premier steamer américain se hasardait à traverser l'Atlantique : en 1866, le tonnage de la marine à vapeur britannique est de 677,000 tonneaux, celui de la marine américaine, d'un million de tonneaux, et nos deux grandes compagnies françaises, les *Messageries Impériales* et la *Compagnie transatlantique* possèdent une flotte de 120 bâtiments, qui font flotter notre pavillon à Buenos-Ayres, et à Yedo !

Loin de supprimer la navigation à voiles, ce merveilleux progrès n'a fait que la stimuler : en effet, si la vapeur offre d'inappréciables avantages pour le transport des dépêches, des voyageurs et des marchandises précieuses qui peuvent supporter un fret élevé, la navigation à voiles a pour elle l'économie des transports et le bon marché de la construction. Grâce à l'étude des vents et des courants, les clippers de Liverpool et de New-York sont même arrivés à lutter avec les navires à vapeur, du moins pour les longues traversées, et le voyage, aller et retour, de New-York en Australie, qui était de 250 jours, est réduit à 125 depuis la publication des cartes de Maury.

Nous résumons dans le tableau qui suit les notions que nous avons déjà présentées isolément sur les grandes routes maritimes, sur les principaux ports, les services réguliers des compagnies les plus importantes, les distances et la durée des longues navigations, et nous y ajoutons quelques indications sur les frais des voyages et le coût du fret pour les marchandises.

Routes de la Méditerranée (*Services à vapeur*).

PORTS D'EMBARQUEMENT	PORTS DE RELACHE OU DE DESTINATION.	COMPAGNIES. SERVICES RÉGULIERS.	DISTANCES KILOMÉTRIQUES.	DURÉE DU TRAJET.	MOYENNE DES FRAIS DE VOYAGE.	FRET MOYEN PAR TONNE DE MARCHANDISES.
Cadix.	Marseille par *Malaga et Barcelone*.	Vapeurs-courriers espagnols.	. . .	6 jours.	121 fr.	. . .
Marseille.	1° Côte occidentale d'Italie, de Gênes à Messine et Palerme par *Livourne* et *Naples*.	Messageries impériales françaises. (Service hebdomadaire.)	1200	5 jours 1/2.	146 »	. . .
—	2° Archipel et mer Noire par *Messine, le Pirée, Constantinople*.	Id.	3000	8 jours.	243 »	20 à 25 fr. (par navires à voiles).
—	De *Constantinople* à Trébizonde	Id.	800	2 jours de Constantinopl.	100 »	. . .
	De *Constantinople* à *Varna* et Galatz.	Id.	800	2 jours de Constantin.	100 »	. . .
—	3° Côte de Syrie par *Messine, Syra*, Smyrne.	Id.	2600	7 jours.	11 »	. . .
—	De *Smyrne* à Beyrouth.	Id.	. . .	. . .	. . .	. . .
—	De *Beyrouth* à Alexandrie.	Id.	. . .	. . .	. . .	. . .
—	4° Alexandrie par *Messine*.	Id.	2800	6 jours.	238 »	. . .
—	5° Algérie par *Valence* et Oran.	Id.	. . .	3 jours.	. . .	. . .
	Alger (*directement*).	. . .	760	48 heures.	64 »	. . .
	Philippeville et Tunis.	Id.	. . .	6 jours.	107	. . .
Gênes.	*Côte d'Italie, Algérie, Tunis*.	Bateaux-poste italiens	. . .	. . .	. . .	. . .
Ancône.	*Alexandrie* par *Corfou*.	Compagnie Adriatico-orientale.	. . .	4 jours 1/2.	. . .	. . .

Trieste.	Lignes du Levant par *Ancône*, *Corfou*, *Patras*, *Syra*, *Constantinople*, *Côte de Syrie*, *Alexandrie*.	Lloyd autrichien.		5 jours 1/2 de Trieste à Alexandrie.	. . .	. . .
Galatz.	Mer Noire. *Odessa*, *Trébizonde*.	Compagnie du Danube (autrichienne).	. . .	. . .	. . .	. . .
Odessa.	*Mer Noire*, *Constantinople*, *Syrie*, *Alexandrie*.	Compagnie russe de navigation à vapeur.				
	Marseille (par correspondance).	. . .	3800	12 jours.	. . .	25 à 30 fr. (voiliers).

Services à vapeur. **Routes de l'Atlantique, de la mer du Nord et de la Baltique (Europe).**

PORTS D'EMBARQUEMENT	PORTS DE RELACHE OU DE DESTINATION.	COMPAGNIES. SERVICES RÉGULIERS.	DISTANCES KILOMÉTRIQUES.	DURÉE DU TRAJET.	MOYENNE DES FRAIS DE VOYAGE	FRET MOYEN PAR TONNE DE MARCHANDISES.
Saint-Nazaire.	Côte d'Espagne de Bilbao à Séville par *Lisbonne* et *Cadix*.	Compagnie espagnole de navigation à vap.	. . .	. . .	. . .	. . .
Le Havre.	Espagne et Portugal par *Lisbonne*, *Cadix*, *Gibraltar* et Malaga.	Compagnie générale des bateaux à vapeur fluviaux et maritimes (tous les 20 jours).	3000	30 jours.	. . .	29 f. (voiliers).
Le Havre.	Hambourg.	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Dunkerque.	Angleterre et Écosse par *Londres*, *Hull* et *Leith*.	Compagnie des bateaux à vapeur à hélice du Nord (franç.)	280 (Londres).	48 heures. (Londres).	6 fr.	. . .

Routes de l'Atlantique (Europe. SUITE).

PORTS D'EMBARQUEMENT	PORTS DE RELACHE OU DE DESTINATION.	COMPAGNIES. SERVICES RÉGULIERS.	DISTANCES KILOMÉTRIQUES.	DURÉE DU TRAJET,	MOYENNE DES FRAIS DE VOYAGE.	FRET MOYEN PAR TONNE DE MARCHANDISES.
Dunkerque.	Saint-Pétersbourg par *Copenhague.*	—	2600	6 jours.	180 fr.	40 f. (voiliers).
Londres, Hull, Glasgow, Liverpool, Bristol, Southampton, Douvres, etc.	Tous les grands ports du continent de Saint-Pétersbourg à Gibraltar.	Compagnies anglaises	...	...	...	...
Londres.	Paris *par la Seine.*	Seine et Tamise.	...	...	...	...
Ostende et Anvers.	*Londres, Hull, Newcastle.* Dunkerque et le Havre. *Bilbao* et *Santander. Gênes* et *Constantinople.*	Compagnies belges.	...	...	...	...
Rotterdam et Amsterdam.	Mer du Nord et Baltique. Dunkerque, le Havre, Bordeaux, Gibraltar.	Compagnie royale hollandaise de navigation à vapeur.	...	...	...	...
Brême.	Londres et Hull.	Lloyd de l'Allemagne du Nord.	...	...	...	...
Hambourg.	Angleterre, Hollande, Belgique et France.	Compagnies hambourgeoises et anglaises.	...	...	...	...
Kiel et Lubeck.	Copenhague, Stockholm, Saint-Pétersbourg.	Compagnie russe.	...	...	...	...
St-Pétersbourg.	Le Havre.	Compagnie russe.	...	6 jours.	...	...

St-Pétersbourg.	Pétersbourg. Le Havre.	Compagnie russe.	. . .	6 jours.	. . .	. . .

Côte occidentale d'Afrique. — Afrique orientale.

PORTS D'EMBARQUEMENT.	PORTS DE DESTINATION OU DE RELACHE.	COMPAGNIES. SERVICES RÉGULIERS	DISTANCES KILOMÉTRIQUES.	DURÉE DU TRAJET.		MOYENNE DES FRAIS DE VOYAGE.	FRET MOYEN PAR TONNE DE MARCHANDISES.
				Vapeurs.	Voiliers.		
Bordeaux.	Saint-Louis du Sénégal, et Gorée, par *Lisbonne* et *Saint-Vincent* (Cap-Vert).	Messageries impériales.	5,000 k.	16 jours.	1 mois.	700 fr.	40 à 45 fr. (voiliers).
Liverpool.	Fernando-Po et Vieux-Calabar, par *Madère*, *Ténériffe*, *Bathurst* (Sénégal), *Cap-Coast* et *Bonny*.	Compagnie anglaise d'Afrique (vap.)	10,000 »	36 jours.	1 mois 1/2 à 2 mois.	. . .	. . .
Plymouth.	Le Cap et Maurice, par *Sainte-Hélène*, le *Cap*, *Port-Elisabeth* et *Port-Natal*.	Compagnie de l'Union (anglaise).	13,800 »	39 jours. (Le Cap)	. . .	. . .	. . .
			16,800 »	57 jours. Maurice.	. . .	. . .	. . .
Marseille.	Maurice et la Réunion, par *Alexandrie*, *Suez*, *Aden* et les *Seychelles*.	Messageries impériales.	11,800 »	26 jours.	. . .	1250 »	. . .
Marseille (Southampton).	Id.	Compagnie péninsulaire et orientale, anglaise.	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Le Havre.	Maurice (Port-Louis) et la Réunion (Saint-Denis) par le Cap.	Compagnie d'armements maritimes (voiliers).	16,800 »	. . .	2 mois 1/2 à 3 mois.	. . .	68 francs.
Liverpool.	Id.	Clippers.	. . .	. . .	56 à 62 jours.	. . .	72 francs.

Routes de l'Asie méridionale et de l'extrême Orient par l'isthme de Suez et par le Cap.

PORTS D'EMBARQUEMENT	PORTS DE DESTINATION OU DE RELACHE.	COMPAGNIES. SERVICES RÉGULIERS.	DISTANCES KILOMÉTRIQUES.	DURÉE DU TRAJET.	MOYENNE DES FRAIS DE VOYAGE.	FRET MOYEN PAR TONNE DE MARCHANDISES.
Marseille.	Messine, Alexandrie, Suez, Aden, Pointe de Galles (correspondance pour Pondichéry, Madras et Calcutta.)	Messageries impériales.	10,000 k.	24 jours.	2000 fr.	270 fr.
—	Singapour.	—	12,960 »	31 jours.	2450 »	. . .
—	Saïgon.	—	14,138 »	35 jours.	. . .	. . .
—	Hong-Kong.	—	15,900 »	39 jours.	3400 »	. . .
—	Shang-Haï.	—	17,378 »	44 jours.	3800 »	480 fr.
—	Osaka et Yedo.	—	20,000 »	50 jours.	4600 »	. . .
Marseille et Southampton.	Aden par Malte, Alexandrie et Suez.	Compagnie péninsul. et orientale anglaise.	. . .	. . .	. . .	. . .
—	Bombay.	—	9,400 »	21 jours.	. . .	. . .
—	Calcutta.	—	12,928 »	30 jours.	2730 »	. . .
—	Hong-Kong (Canton).	—	. . .	. . .	. . .	. . .
—	Shang-Haï et Yedo.	—	. . .	. . .	. . .	. . .
Londres, etc.	Aden.	Voiliers par le cap de Bonne-Espérance.	. . .	. . .	....	. . .
—	Bombay.	......	23,800 »	110 jours. (60 jours par l'isthme de Suez)	....	80 à 90 fr.
—	Bushir.	......	. . .	....	....	. .
—	Calcutta.	......	24,000 »	....	....	90 à 100 fr.
—	Rangoun.	......	. . .	....	....	100 fr.
—	Singapour.	......	24,300 »	....	....	110 fr.
—	Canton.	......	27,000 »	125 jours.	....	120 à 140 fr.
—	Shang-Haï.	......	29,000 »	....	....	130 à 145 fr.
—	Yedo.	......	32,000 »	150 à 160 j.	....	. . .

Routes de l'Océanie

—	Bushir.	......	...	....	....	..
—	Calcutta.	......	24,000 »	....	....	90 à 100 fr.
—	Rangoun.	......	...	....	....	100 fr.
—	Singapour.	......	24,300 »	....	....	110 fr.
—	Canton.	......	27,000 »	125 jours.	....	120 à 140 fr.
—	Shang-Haï.	......	29,000 »	....	....	130 à 145 fr.
—	Yedo.	......	32,000 »	150 à 160 j.	....	...

Routes de l'Océanie.

PORTS D'EMBARQUEMENT.	PORTS DE DESTINATION OU DE RELACHE.	COMPAGNIES. SERVICES RÉGULIERS.	DISTANCES KILOMÉTRIQUES.	DURÉE DU TRAJET.	MOYENNE DES FRAIS DE VOYAGE.	FRET DES MARCHANDISES (PAR TONNE). Vapeurs.	Voiliers.
Marseille.	Alexandrie, Suez. Aden, Pointe de Galles.	Messageries impériales (services à vapeur).	10,000 k.	...	...	...	...
	Singapour, Batavia.	...	13,800	34 j	2 fr.	...	120 fr.
Southampton et Marseille.	Alexandrie, Suez, Aden, Pointe de Galles.	Compagnie péninsulaire et orientale anglaise (services à vapeur).	...		...	...	...
	Melbourne.	...	19,000	46 jours.	...	...	...
	Port Jackson (Sydney).	...	...	49 jours.	...	...	...
	Hobart-town.	...	...	...	...	...	...
	Auckland.	...	...	...	...	...	...
Liverpool.	Melbourne, etc., par le cap de Bonne-Espérance.	Clippers de l'Australie (service à voiles).	25,000	76 jours.	...	...	170 fr.
New-York.	Melbourne, etc., par le cap de Bonne-Espérance, retour par le cap Horn.	Clippers de l'Australie (service à voiles).	...	125 jours (aller et retour).	...	...	...
Bordeaux.	Nouvelle Calédonie.	...	24,000	4 mois.	...	...	...
	Taïti (Papeïti), (par le cap Horn).	...	...	...	...	...	...
San Francisco.	Iles Sandwich.	Paquebots à voiles.	...	18 jours.	...	...	42 fr.

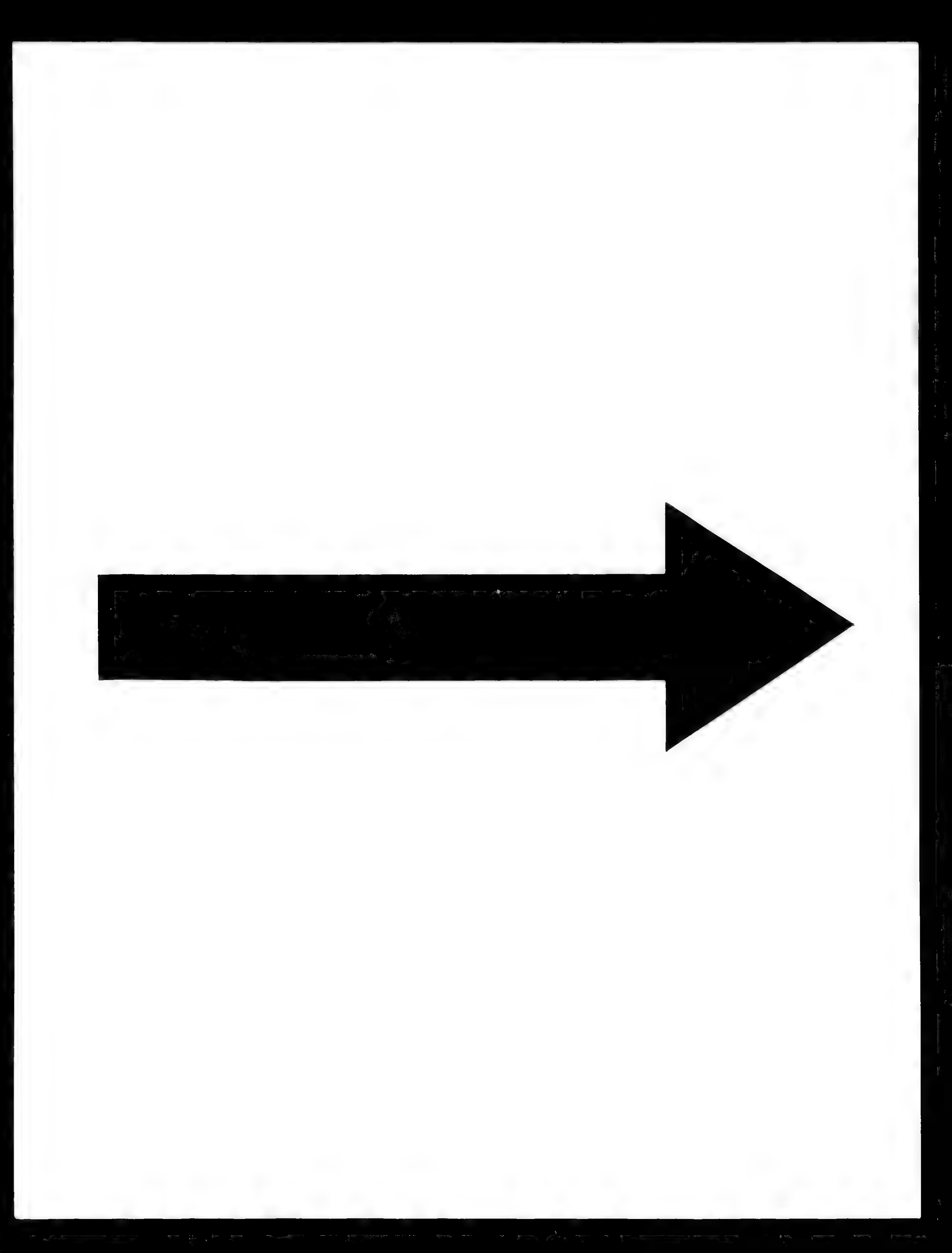
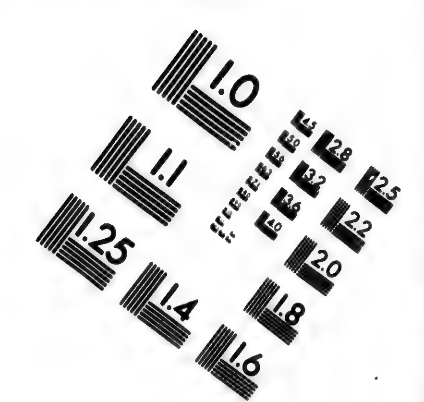
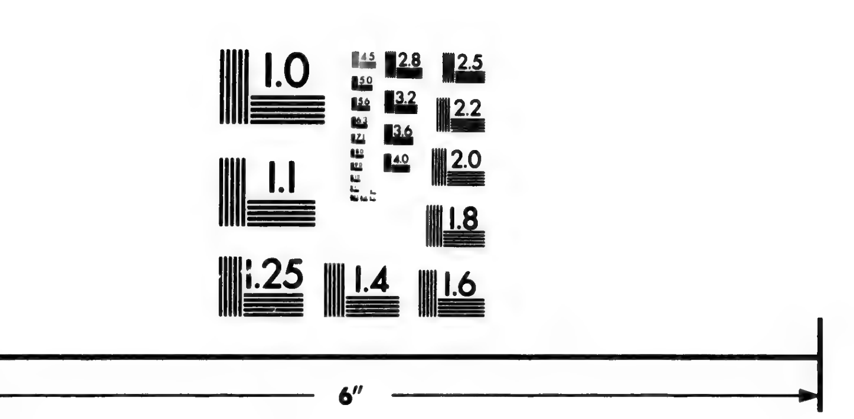
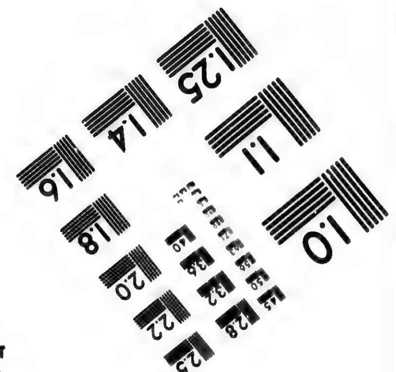
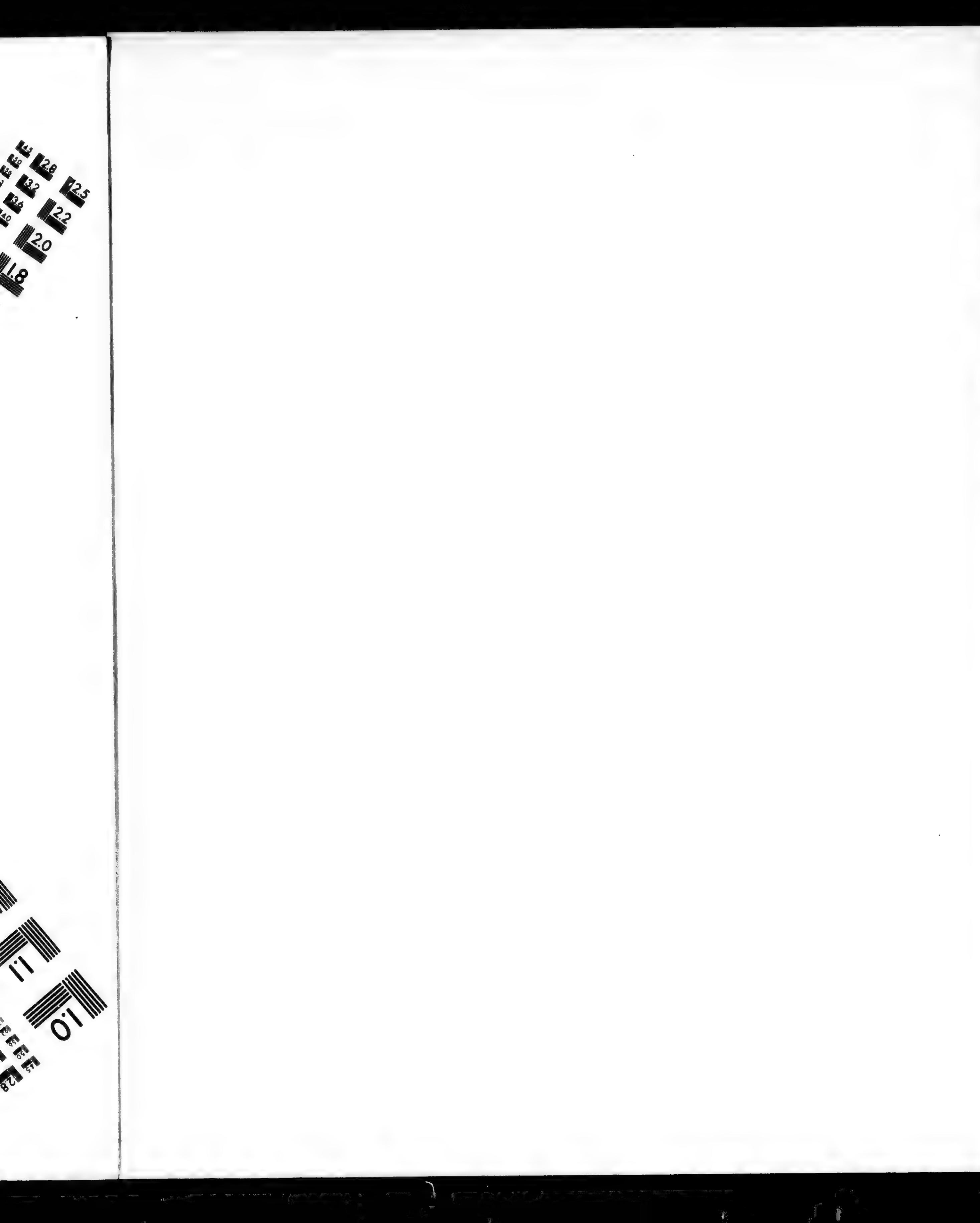


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)








2.8
2.5
3.2
2.2
3.6
2.0
1.8
1.1
1.0

Côte occidentale d'Amérique par l'isthme de Panama et par le cap Horn. Côte orientale (*Amérique du Sud*) par l'Atlantique.

PORTS D'EMBARQUEMENT	PORTS DE DESTINATION OU DE RELACHE.	COMPAGNIES. SERVICES RÉGULIERS.	DISTANCES KILOMÉTRIQUES.	DURÉE DU TRAJET.	MOYENNE DES FRAIS DE VOYAGE.	FRET MOYEN PAR TONNE DE MARCHANDISES.
Panama.	Guayaquil.	Compagnie anglaise de navigation à vapeur du Pacifique.	. . .	3 jours.	. .	. . .
—	Callao.	—	. . .	7 jours.	. . .	. . .
—	Islay.	—	. . .	. . .	. . .	. . .
—	Arica.	—	. . .	14 jours.	. . .	. . .
—	Valparaiso.	—	5,300 (13,100 du Havre).	18 jours.	600 fr.	200 fr.
	—	—				
Panama.	Acapulco.	Services anglais de la Californie et de Vancouver (vapeurs).	. . .	. . .	. . .	. . .
—	San Francisco.	—	5,300 (8,600 de New-York).	12 jours.	500 fr.	180 fr.
—	Victoria (Vancouver).	—	6,588 (13,840 de Southampton).	17 jours (40 jours de Southampton).	. . .	. . .
	—	—				
Panama.	Valparaiso et San Francisco. (Même trajet que les lignes anglaises.)	Compagnies américaines du Pacifique, de la malle du Pacifique et du chemin de fer de Panama (vapeurs).	. . .	. . .	. . .	. . .

Le Havre.	Valparaiso.	Compagnie d'armements maritimes (voiliers par le cap Horn).	17,600	80 jours.	...	110 à 115.
—	Arica.	...	...	...	...	...
—	Lima (Callao).	...	...	...	...	...
Bordeaux.	San Francisco.	Voiliers par le cap Horn.	26,000	126 jours.	...	...
New-York.	Valparaiso.	...	...	...	...	...
—	Panama.	...	...	...	...	...
—	San Francisco.	Clippers par le cap Horn.	21,400	...	...	90 fr.
Londres. Liverpool.	Même trajet.	...	...	...	...	90 fr.
Bordeaux.	Lisbonne, Saint-Vincent, Pernambouc,	...	...	...	...	...
—	Bahia, Rio-Janeiro.	Messageries impériales.	11,500	25 jours.	975 fr.	...
—	Montevideo, Buenos-Ayres.	...	13,500	32 jours.	1175 fr.	...
Southampton.	Même trajet.	Royal-Mail Steam Packet.	...	...	...	...
Liverpool.	Montevideo, Buenos-Ayres.	Compagnie de la Plata.	...	...	...	...
Le Havre, etc.	Rio-Janeiro.	Compagnie d'armements maritimes (voiliers).	12,000	45 à 50 jours.	...	60 à 90 fr.
—	Montevideo.	...	...	...	...	...
—	Buenos-Ayres.	...	14,000	55 jours.	...	80 à 100 fr.

Routes de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Nord par l'Océan Atlantique.

PORTS D'EMBARQUEMENT.	PORTS DE RELACHE OU DE DESTINATION.	COMPAGNIES. SERVICES RÉGULIERS	DISTANCES KILOMÉTRIQUES.	DURÉE DU TRAJET. Vapeurs.	DURÉE DU TRAJET. Voiliers.	MOYENNE DES FRAIS DE VOYAGE. (Vapeurs.)	FRET MOYEN PAR TONNE DE MARCHANDISES. Vapeurs.	FRET MOYEN PAR TONNE DE MARCHANDISES. Voiliers.
St-Nazaire.	Saint-Thomas (corresp. *Porto Rico, le cap Haïtien, Santiago, la Jamaïque*).	Compagnie générale transatlantique.	. . .	16 jours.	. . .	. . .	. . .	. . .
—	La Havane.	. . .	. . .	20 jours.	36 jours.	. . .	. . .	50 à 65 fr.
—	Vera-Cruz (corresp. pour *Tampico* et *Matamoros*).	. . .	8,600 kil.	24 jours.	1 mois et demi.	800 fr.	. . .	50 à 55 fr.
St-Nazaire.	Fort de France (corresp. 1° pour *Pointe à Pitre;* 2° pour *les Antilles anglaises, Demerari, Surinam, Cayenne;* 3° pour la *Guayra* et *Porto-Cabello*.	. . .	. . .	17 jours.	1 mois.	. . .	. . .	50 fr.
—	Sainte-Marthe.	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
—	Colon-Aspinwall. (Isthme de Panama).	. . .	7,800 kil.	23 jours.	40 jours.	700 fr.	. . .	60 à 75 fr.
Liverpool.	Mêmes services, plus le Honduras (Balize).	West-India and Pacific Steam-Ship. Cy.	. . .	. . .	. . .	750 fr.	131 fr. 25	40 à 50 fr.
Southampton.	Mêmes services.	Royal-Mail-Steam Packet.	. . .	20 jours (Colon).	. . .	. . .	. . .	. . .

Cadix.	La Havane par Ténériffe et Porto-Rico.	Vapeurs—courriers espagnols.	. . .	15 jours.	. . .	550 fr.	. . .	. . .
Le Havre (Brest).	New-York.	Compagnie transatlantique.	5,600 kil.	11 jours.	16 à 28.	500 fr.	. . .	40 à 45 fr.
Liverpool.	New-York.	British and North-American, Royal-Mail-SteamPacket	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
—	Boston par Halifax.	(compagnie Cunard).	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Liverpool et Glasgow.	Québec et Montréal.	Montréal Océan Steam-Ship. Cy.	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Liverpool.	New-York et Philadelphie.	William Inman.	. . .	. . .	. . .	455 fr. (1re classe).	134 fr.	. . .
Londres (le Havre).	New-York.	Vanderbilt.	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Brême (Southampton).	New-York.	Lloyd de l'Allemagne du Nord.	. . .	. . .	. . .	535 fr. (1re classe).	. . .	. . .
Hambourg (Southampton).	New-York.	Ligne américaine-hambourgeoise.	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
New-York.	Nouvelle-Orléans, Missisipi jusqu'à St-Louis et tous les ports de l'Atlantique (États-Unis).	Atlantic and Missisipi Steam-Ship Cy. et New-York Mail, Cy.	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
New-York.	Colon-Aspinwall.	. . .	3,260 kil.	9 jours.	. . .	. . .	125 fr.	30 à 40 fr.

CHAPITRE II.

Tableau comparatif de la force productive des différents États.

EUROPE.	SUPERFICIE (kilom. car.)	NOMBRE D'HABITANTS PAR KIL. CARRÉS.	BUDGET. RECETTES. (en millions)	EFFECTIF DE LA MARINE MARCHANDE (1864).	VALEUR MOYENNE DES ÉCHANGES DE 1860 A 1865. IMPORTATION. (en millions)	EXPORTATION. (en millions)
Grande-Bretagne.	310,000	98	1,760	5,330,000 tonneaux	5 milliards	4,131
Colonies britanniques.	15,300,000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
France.	546,000	69	1,800	985,235	3,237	3,527
Colonies françaises.	890,000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Zollverein.	522,260	67	900 (520 pour la Prusse)	250,000	2,000	2,200
Villes hanséatiques.	981	454	22	200,000	1,900	1,600
Autriche.	650,300	54	800	400,000	1,000	1,330
Belgique.	29,455	159	160	27,347	1,100	1,000
Hollande.	34,600	107	220	750,000	1,200	800
Colonies hollandaises.	1,304,000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Turquie d'Europe et d'Asie.	1,572,000	18	368	350,000	700	800
Italie.	316,000	84	353	600,000	1,110	689
Russie.	5,423,160	13	1,200	83,000	680	780
Possessions hors d'Europe.	14,150,000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Suisse.	38,798	67	19	. . .	700	600
Espagne.	498,000	32	525	368,000	750	350
Colonies espagnoles.	424,000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Etats scandinaves.	797,000	9	200	1,240,000	385	370

Portugal.	107,275	38	80	100,000	150	110
Colonies portugaises.	147,000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Principautés du Danube et Servie.	179,000	29	. . .	?	108	142
Grèce.	52,509	26	24	45,000	80	50
AFRIQUE.						
Egypte.	560,000	10	135	?	160	300
Maroc.	600,000	15 ?	40 ?	?	20 ?	30 ?
ASIE.						
Chine.	12,000,000	45 ?	1,000 ?	?	400 ?	600 ?
Japon.	700,000	58	350 ?	?	?	?
Perse.	1,047,000	11	50 ?	?	170 ?	70 ?
AMÉRIQUE DU NORD.						
Etats-Unis.	8,000,000	5	360 (avant la guerre en 1861).	5,270,000	1,800	2,500
Mexique.	2,220,000	4	45 à 50	6,700	125	125
AMÉRIQUE DU SUD.						
Brésil.	8,000,000	1	140	80,000	500	500
Républiques Colombiennes.	2,936,000	2	37	. . .	64	92
Haut et Bas Pérou.	2,216,800	2	110 à 112	. . .	130	125
Chili.	365,000	4	32	58,000	88	112
Etats de la Plata.	2,492,000	1	24	. . .	130	230

CHAPITRE III.

Lieux de provenance des principales denrées ou matières premières importées en Europe.

OBJETS DE CONSOMMATION.	AMÉRIQUE.	ASIE.	AFRIQUE.	OCÉANIE.
Sucres.	Brésil, Antilles (Cuba, Porto-Rico, Martinique, Guadeloupe, Antilles anglaises, Haïti).	Indes anglaises.	Maurice, la Réunion (*Bourbon*).	Java. Philippines.
Cafés.	Brésil, Antilles (*Porto-Rico*, *Cuba*, *Martinique* et *Guadeloupe*, *Jamaïque*, *Haïti*), Côte-Ferme (*Guayra*, *Porto-Cabello*), Guyanes, Costa-Rica.	Arabie (Moka), Ceylan, Malabar et Maïssour.	Bourbon, Zanzibar, le Gabon.	Java. Sumatra (*Padang*). Manille.
Thés.	. . . . .	Chine, Japon, Indes anglaises.	. . . .	Java. Australie.
Cacao.	Vénézuéla (*Côte-Ferme*, *Caraques*, etc.), Nouvelle Grenade, Équateur, Brésil (*Para*, *Maragnan*), Antilles, Guyanes, Mexique.	. . . . .	La Réunion et Maurice.	Philippines.
Epices et aromates.	Mexique, Antilles, Amérique centrale, Guyanes, Brésil.	Indes anglaises (*Ceylan*, *Malabar*), Chine, Arabie.	Côte occidentale. Maurice et la Réunion, Zanzibar.	Iles Moluques. Java, Bornéo, Sumatra.
Riz.	États-Unis (Caroline).	Indes (*Bengale*, *Akyab*, *Rangoun*), Indo-Chine.	Egypte.	Java.
Huiles.	. . . . .	Turquie d'Asie.	Etats barbaresques.	. . . .
Tabac.	États-Unis (*Virginie*, *Ohio*, *Maryland*, *Kentucky*), Antilles (La Havane, etc., Haïti), Nouvelle Grenade, Paraguay, Brésil, Mexique, Amérique centrale.	Turquie d'Asie, Perse, Indes anglaises.	Algérie.	Java. Manille.

MATIÈRES PREMIÈRES.				
Coton.	Etats-Unis (Géorgie, etc.), Brésil, Antilles, Côte-Ferme, Pérou.	Indes anglaises (*Surate*, *Bengale*, *Madras*, etc.), Chine, Turquie d'Asie.	Egypte. Algérie.	Java, etc. Manille, etc.
Soies.	. . . . .	Chine, Japon, Perse, Indes anglaises.	. . . . .	. . . . .
Lin, chanvre et jute.	. . . . .	Indes anglaises.	Egypte.	. . . . .
Laines.	La Plata (Buenos-Ayres, Montevideo), Chili, Pérou.	Indes orientales, Syrie. Asie Mineure (Smyrne),	Le Cap, Maroc, Algérie, Tunis.	Australie. Nouvelle-Zélande.
Peaux brutes.	La Plata, Uruguay, Brésil, Côte-Ferme, Mexique, Pérou et Chili.	Indes anglaises (Bombay, Calcutta).	Le Cap, Etats barbaresques, Sénégal.	Java, Australie, Nouvelle-Zélande.
Pelleteries et fourrures.	Nouvelle Bretagne, Amérique russe, Etats-Unis, Chili.	Sibérie.	. . . . .	. . . . .
Indigo.	San Salvador, Honduras, Vénézuéla.	Indes anglaises.	. . . . .	Java. Les Philippines.
Bois de teinture.	Brésil, Mexique, Amérique centrale, Haïti, Côte-Ferme.	Indes anglaises (Ceylan).	Côte occidentale d'Afrique.	Java, etc.
Cochenille.	Guatemala, Honduras, Mexique.	. . . . .	Canaries, Algérie, Maroc.	Java.
Gommes et résines exotiques (caoutchouc, gutta-percha, gomme, etc.).	Brésil, Mexique, Etats-Unis, etc.	Indes anglaises.	Sénégal, Côte occidentale d'Afrique, Soudan.	Java, etc.
Graines oléagineuses, huiles non combustibles.	. . . . .	Indes anglaises, Indo-Chine, Turquie d'Asie.	Sénégal, Guinée. Egypte, Soudan.	. . . .

Lieux de provenance des principales denrées ou matières premières importées en Europe.
(*Suite.*)

MATIÈRES PREMIÈRES.	AMÉRIQUE.	ASIE.	AFRIQUE.	OCÉANIE.
Bois de construction et d'ébénisterie.	Honduras, Mexique, Haïti, Cuba, Antilles, Brésil, Côte-Ferme, Etats-Unis, Nouvelle-Bretagne.	Indes anglaises (*Ceylan*, etc.), Chine, Turquie d'Asie.	Algérie, Sénégal, Maurice, Madagascar.	Moluques. Java, Sumatra. Australie, etc.
Guanos, engrais.	Pérou, Chili.	. . . . .	Le Cap.	Mers du Sud.
Pétrole.	Etats-Unis, Nouvelle-Bretagne.	. . . . .	. . . . .	. . . . .
MÉTAUX ET MINÉRAUX.				
Diamants, pierres précieuses.	Brésil.	Indes anglaises.	. . . . .	Bornéo.
Or.	Californie, Minnesota, Colombie britannique, Canada, Brésil, Mexique.	Sibérie.	Soudan, Sénégal, Afrique occidentale.	Australie. Nouvelle-Zélande. Bornéo.
Argent.	Mexique, Nevada, Pérou, Brésil, Nouvelle-Grenade, Chili.	Sibérie, Chine.	. . . . .	Australie.
Cuivre.	Chili, Pérou, Etats-Unis (Californie), Nouvelle-Bretagne.	Sibérie, Turquie d'Asie.	Algérie, le Cap.	Australie.
Étain.	Pérou, Chili.	Indo-Chine, Chine.	. . . . .	Iles Banca.

Lieux de destination des principaux produits manufacturés, etc., exportés d'Europe.

PRODUITS MANUFACTURÉS.	AMÉRIQUE.	ASIE.	AFRIQUE.	OCÉANIE.
Cotonnades. (*Angleterre*, *France*, *Zollverein*, *Belgique*, *Suisse.*)	Toute l'Amérique, surtout le Brésil et les États-Unis.	Indes anglaises, Turquie d'Asie, Perse, Arabie, Chine et Japon.	Egypte, Soudan, Algérie et Maroc, Côte occidentale d'Afrique, etc.	Colonies hollandaises, espagnoles et anglaises.
Lainages. (*France*, *Angleterre*, *Belgique*, *Zollverein*, *Autriche.*)	Toute l'Amérique, surtout les Etats-Unis.	Turquie d'Asie, Indes orientales, Chine et Japon.	Egypte, Côtes barbaresques, Colonies européennes.	Colonies anglaises et hollandaises.
Soieries. (*France*, *Zollverein*, *Suisse*, *Angleterre.*)	Etats-Unis, Mexique, Brésil, Républiques de l'Amérique du Sud.	Turquie d'Asie.	Egypte, Algérie, Colonies européennes.	Colonies européennes.
Tissus de lin, chanvre, etc. (*Angleterre*, *Belgique*, *Zollverein*, *France.*)	Toute l'Amérique.	Turquie d'Asie, Indes orientales, Chine.	Algérie, Egypte, Colonies européennes.	Australie. Indes néerlandaises.
Vêtements confectionnés, lingerie, modes. (*France*, *Angleterre*, *Belgique.*)	Toute l'Amérique, surtout le Brésil, et l'Amérique du Sud.	Turquie d'Asie, Indes orientales.	Egypte, Algérie, Colonies européennes.	Colonies européennes. Iles Sandwich.
Ouvrages en peau ou en cuir. (*France*, *Angleterre*, *Zollverein*, *Suisse.*)	Toute l'Amérique.	Indes orientales, Turquie d'Asie et Perse, Chine.	Egypte, Côtes barbaresques, Soudan, Colonies européennes.	Colonies européennes. Iles Sandwich, etc.
Articles de Paris, bimbeloterie, tabletterie, mercerie. (*France*, *Zollverein*, *Suisse*, *Angleterre*, *Belgique*, *Autriche.*)	Toute l'Amérique, surtout l'Amérique du Sud.	Indes orientales, Turquie d'Asie, Perse.	Egypte, Côtes barbaresques, Colonies européennes.	Colonies européennes.

Lieux de destination des principaux produits manufacturés, etc., exportés d'Europe.
(Suite.)

PRODUITS MANUFACTURÉS.	AMÉRIQUE.	ASIE	AFRIQUE.	OCÉANIE.
Bijouterie, orfévrerie, horlogerie. (*France, Zollverein, Suisse, Angleterre.*)	Toute l'Amérique.	Turquie d'Asie, Perse, Arabie, Indes anglaises, Chine, Japon.	Toute l'Afrique ouverte aux Européens.	Colonies européennes. Iles Sandwich, etc.
Meubles, etc. (*France, Autriche, Italie.*)	Toute l'Amérique.	Turquie d'Asie, Perse, Indes orientales.	Egypte et Colonies européennes.	Colonies européennes.
Produits chimiques. (*Angleterre, France, Autriche, Zollverein.*)	Toute l'Amérique.	Turquie d'Asie, Indes orientales.	Egypte, Côtes barbaresques et Colonies.	Colonies européennes.
Savons, bougies. (*France, Autriche, Angleterre, Italie.*)	Toute l'Amérique.	Turquie d'Asie, Perse, Indes orientales, etc.	Toute l'Afrique et surtout l'Egypte et les Colonies européennes.	Colonies européennes.
Poterie et verrerie. (*France, Angleterre, Zollverein, Autriche, Italie.*)	Toute l'Amérique.	Toute l'Asie.	Toute l'Afrique ouverte au commerce.	Colonies européennes.
Quincaillerie et coutellerie. (*Angleterre, Zollverein, France, Belgique, Autriche.*)	Toute l'Amérique, surtout l'Amérique du Sud.	Toute l'Asie.	Toute l'Afrique ouverte au commerce.	Toute l'Océanie.
Armes. (*Angleterre, Belgique, France, Zollverein.*)	Etats-Unis, Mexique, Amérique du Sud.	Toute l'Asie.	Toute l'Afrique.	Toute l'Océanie.
Machines. (*Angleterre, France, Zollverein, Belgique.*)	Mexique, Antilles, Amérique du Sud.	Turquie, Perse, Indes orientales, Chine, Japon.	Egypte, Tunis, Colonies européennes.	Colonies européennes.

Papier, livres, gravures. (*Angleterre, France, Belgique, Zollverein.*)	Toute l'Amérique.	Turquie d'Asie, Perse, Indes orientales, Japon.	Egypte, Algérie, Colonies européennes.	Colonies européennes. Iles Sandwich.
Instruments de précision et de musique. (*Angleterre, France, Zollverein, Autriche, Suisse.*)	Toute l'Amérique.	Indes orientales, Japon.	Egypte et Colonies européennes.	Colonies européennes.
OBJETS DE CONSOMMATION.				
Vins et spiritueux. (*France, Espagne, Portugal, Italie,* etc.)	Toute l'Amérique.	Toute l'Asie, surtout les Indes orientales.	Toute l'Afrique.	Toute l'Océanie.
Sucres raffinés. (*France, Zollverein, Angleterre, Belgique, Autriche.*)	Nouvelle-Bretagne.	. . . . .	Etats barbaresques, Algérie.	Australie.
Beurre et fromage. (*Angleterre, France, Suisse, Hollande.*)	Antilles, Brésil, Etats-Unis.	Turquie d'Asie.	Algérie, Egypte, Maurice.	Indes néerlandaises.
Farines et conserves alimentaires. (*Angleterre, France,* etc.)	Antilles, Brésil.	. . . . .	Algérie, Côte occidentale d'Afrique.	. . . . .
Huiles d'olive. (*Italie, Turquie, Grèce, Espagne, Portugal, France.*)	Antilles, Amérique du Sud, Etats-Unis, Mexique.	Indes orientales.	. . . . .	Australie.

CHAPITRE IV.

RÔLE DE LA FRANCE DANS LE COMMERCE DU MONDE. — CONCLUSION.

Nous avons indiqué la part de la France dans le commerce général du monde, et cette part est considérable, puisqu'elle place notre pays immédiatement après l'Angleterre et au-dessus des États-Unis; cependant la France est encore loin du développement commercial qu'elle doit espérer et que la nature lui assigne.

Située au cœur de l'Europe occidentale, c'est-à-dire du monde civilisé, maîtresse, par sa situation géographique, des routes de la Méditerranée, de l'océan Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord, elle peut défier en Europe toutes les concurrences, même celle de l'Angleterre.

Marseille attire le commerce de l'Europe méridionale, celui de la Russie, de la Turquie d'Asie et de la Perse, par la mer Noire; celui du Levant, de l'Égypte, des côtes barbaresques, par la Méditerranée; celui de l'extrême Orient et de l'Océanie, par l'isthme de Suez.

Bordeaux est le débouché naturel de la côte occidentale d'Afrique et de l'Amérique du Sud; Nantes et Saint-Nazaire, celui de l'Amérique centrale, des Antilles, de l'océan Pacifique, par l'isthme de Panama. Le Havre, le Liverpool français, dispute à l'Angleterre le commerce des États-Unis et celui de l'Europe du Nord; à Nantes, celui de l'Amérique centrale; à Bordeaux, celui de l'Amérique du Sud et de l'Afrique.

Sans parler de nos relations avec l'Europe, l'Amérique tout entière, avec ses populations anglo-saxonnes, si riches et si actives, avec ses populations espagnoles, passionnées pour les recherches du luxe européen, est déjà ouverte aux produits de notre sol et de nos manufactures,

à nos vins, à nos draps, à nos soieries, et la création de nos lignes transatlantiques, en multipliant les relations, doit nous y créer de nouveaux débouchés.

En Afrique, l'Algérie, le Sénégal, la Réunion pourraient nous ouvrir les plus riches marchés africains, le Soudan, Madagascar, etc., et nos relations avec l'Égypte s'étendraient facilement jusqu'à l'Abyssinie : nos cotonnades, nos lainages, notre quincaillerie, nos armes, nos ouvrages en cuir, nos vins y trouveraient un débouché assuré; et le coton, l'ivoire, les gommes, les aromates, la poudre d'or, les graines oléagineuses fourniraient à nos caravanes et à nos navires un précieux fret de retour; mais notre commerce semble hésiter devant la barbarie ou le fanatisme des populations, l'incertitude des routes commerciales, l'ignorance des mœurs et des usages, qui n'arrêtent pas les voyageurs et les commerçants anglais.

En Asie, nous avons déjà signalé les avantages que pourrait nous offrir le marché de la Perse, ce pays où le goût du luxe est si répandu, et où le nom français rencontre tant de sympathies.

Aux Indes, si nous allions chercher nous-mêmes le coton, le café, les épices, la soie, l'indigo que nous tirons en partie des entrepôts anglais, nous répandrions facilement dans les classes supérieures le goût de nos marchandises de luxe, qu'elles ne reçoivent que par l'intermédiaire de l'Angleterre; enfin, en Chine et au Japon, où les négociants n'ont plus aujourd'hui de dangers à redouter, pourvu qu'ils respectent les usages et les préjugés nationaux, nos draps, nos cotonnades, nos articles de Paris, nos armes, nos vins, nos livres même s'échangeraient sans peine contre la soie et le thé, ces deux riches produits que nous demandons aujourd'hui à l'Angleterre, en lui laissant le monopole d'un commerce que les traités nous permettent de lui disputer à armes égales.

En Océanie, où notre pavillon paraît encore si rarement, l'Australie et la Nouvelle-Zélande accueilleraient avec empressement, en échange de leurs métaux précieux et de leurs laines, nos marchandises de luxe, nos

vins, nos sucres, et les traités avec la Hollande nous ouvrent le marché de Java.

Mais pour atteindre les destinées que nous avons le droit d'ambitionner, il faut savoir profiter des leçons que nous donnent nos rivaux; il faut étudier, jusque dans les détails les plus minutieux, les mœurs, les goûts, les besoins des peuples à qui nous offrons nos marchandises : souvent le succès tient à telle ou telle disposition de dessin ou de couleurs, à telle ou telle forme mieux adaptée aux habitudes et aux traditions; et nous ne saurions avoir la prétention d'imposer aux autres nos goûts ou nos usages.

Il faut connaître la législation, les usages commerciaux, la langue des affaires : dans l'Amérique du Nord, l'anglais; dans l'Amérique centrale et les Antilles, l'anglais, l'espagnol et le français; dans l'Amérique du Sud, l'espagnol et le portugais; sur la côte septentrionale et orientale d'Afrique, dans le Soudan, au Sénégal, l'arabe et le berbère; sur la côte occidentale et dans l'Afrique australe, le portugais et l'anglais; aux Indes, l'anglais et l'hindoustani; en Chine, l'anglais et le portugais; au Japon, le hollandais; en Océanie, le hollandais, le malais et l'anglais.

Il faut surtout savoir se passer de tutelle, accepter franchement les conséquences de la liberté, et ne pas demander à l'État ce qui n'appartient qu'à l'initiative privée.

Le gouvernement français a largement accompli sa tâche; les traités nous ouvrent tous les marchés du monde : nos lignes de paquebots, subventionnées par l'État, sillonnent toutes les mers; nos stations et nos consuls assurent partout à nos négociants sécurité et protection : c'est au commerce à faire le reste, et à poursuivre la route que l'État lui a frayée.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES.

LIVRE PREMIER.

L'EUROPE. NOTIONS GÉNÉRALES.

LIVRE SECOND.

EUROPE. — CONTRÉES LIMITROPHES DE LA FRANCE.

LIVRE TROISIÈME.

CONTRÉES DE L'EUROPE NON LIMITROPHES DE LA FRANCE.

LIVRE QUATRIÈME.

AFRIQUE.

LIVRE CINQUIÈME.

ASIE.

LIVRE SIXIÈME.

OCÉANIE.

LIVRE SEPTIÈME.

AMÉRIQUE.

LIVRE HUITIÈME.

RÉSUMÉ.